TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 listopada 1938 r. | NR 21

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

GDYNIA, JAKO PORT TRANZYTOWY DLA WĘGIER

Jednym ze szlaków, używanych przez Węgry w ich zagranicznej wymianie towarowej w przebiegu tranzytowym z południa na północ — jest szlak wiodący przez Polskę ku morzu Bałtyckiemu.

Rola i wynikające z tego przeznaczenie obydwu portów naszego obszaru celnego Gdyni i Gdańska, występuje tu zupełnie wyraźnie. Obok innych dróg przepustowych dla tranzytu węgierskiego, jak włoskiej, prowadzącej przez Triest, rumuńskiej przez Gałacz i Sulinę czy niemieckiej przez Szczecin lub Hamburg — polski szlak tranzytowy, jako najdogodniejszy dla węgierskiej wymiany towarowej z krajami bałtycko-skandynawskimi oraz dalszego zamorza, zyskuje sobie coraz większą popularność. Jest w tym niewątpliwie pewien nawrót do polsko-węgierskiej tradycji komunikacyjno-handlowej z czasów średniowiecza, zaś w okresie po wojnie światowej dostosowanie się do układu sił w systemie gospodarczo-komunikacyjnym w tej części Europy.

Przyobleczona w realne formy rzeczywistości, wznowiona historyczna rola „jantarowego szlaku" występuje tu przy modernizacji środków transportowych, zastępując dawne wyprawy kupieckie, ciągnące przy pomocy pojazdów konnych setkami mil, dzisiejszym sprawnym kolejowym tranzytem towarowym, przechodzącym zawsze przez ten sam obszar.

Jeśli chodzi o wymianę towarową między Polską a Węgrami, odbywa się ona prawie w zupełności drogą lądową, co wynika zresztą z geograficznej bliskości obydwu krajów oraz celowości wykorzystania najkrótszej drogi komunikacyjnej między nimi.

Droga przez porty polskiego obszaru celnego używana jest natomiast do tranzytu towarów węgierskich, zarówno w imporcie jak i eksporcie.

Tranzytowanie tych towarów odbywa się drogą kolejową względnie kolejowo-rzeczną, t. j. z przeładunkiem w portach: Bratislawa i Komarno, a stąd dalej Dunajem do Budapesztu. W odwrotnej kolejności idą transporty z południa na północ, gdyż po przeładunku ze statków w jednym z wymienionych wyżej portów, idą już dalej drogą kolejową przez Czechosłowację do Polski, obecnie przez Bogumin.

Jeśli chodzi o towarowy tranzyt węgierski tak, jak tranzyt innych krajów — trudno go ująć statystycznie z rozmaitych względów w cyfrach bezwzględnych. Z opublikowanych danych wiemy jednak, że ulegając fluktuacji wykazuje on nawet pewną tendencję rozwojową. Świadczyć mogą o tym cyfry za lata ubiegłe: podczas gdy bowiem w roku 1934 osiągnął on przez Gdynię około 15.000 ton, w r. 1935 wykazał już blisko 18.000 ton. Lata następne 1936 i 1937 wykazują pod tym względem dość poważne wahania, które dają się wszakże uzasadnić trudnościami dewizowymi na tle rozrachunku polsko-węgierskiego. W każdym razie jeśli chodzi o pierwszą połowę r. 1938 należy z zadowoleniem podkreślić poważny wzrost tranzytu węgierskiego, który za ten okres przekracza znacznie ilość tranzytu towaru przechodzącego przez port gdyński, w najpomyślniejszym dlań okresie całorocznym w jednym z lat poprzednich.

Jeśli chodzi o udział obydwu portów polskiego obszaru celnego w tranzycie węgierskim, trzeba obiektywnie stwierdzić, że dotychczas partycypował w nim w znacznie większej mierze Gdańsk, aniżeli Gdynia. —

Porównania cyfrowe z ostatnich lat zdają się jednak wskazywać na to, że w r. 1937 nastąpił pod tym względem pewien zwrot na lepsze. Obroty tranzytu węgierskiego Gdyni zaczynają dorównywać tym samym obrotom Gdańska. Świadczy to o rosnącym znaczeniu i szerokich możliwościach wykorzystania portu gdyńskiego dla tego tranzytu na przyszłość.

Spośród towarów przechodzących jako tranzyt przez Gdynię należy wymienić w przywozie niektóre artykuły kolonialne, jak ryż, kakao, dalej surowce mineralne, złom, żelazo surowe, tłuszcze zwierzęce, tran, fosforyty itd.. w wywozie natomiast kukurydza, makuchy, cement, żelazo i wyroby z niego itd. W pewnym okresie czasu dość poważną pozycję stanowiły transporty żelaza handlowego w eksporcie do Szwecji.

Nie analizując bliżej struktury tego tranzytu, trzeba stwierdzić, że jakkolwiek nie posiada on cech stałości pod względem kierowania zawsze tych samych towarów, pośrednictwo portu gdyńskiego łączy wygodnie Węgry z krajami bałtyckimi i skandynawskimi oraz dalszego zamorza, z niewątpliwą dla obydwu stron korzyścią.

Jak dla każdego tranzytu towarowego i warunków jego rozwoju tak i dla tranzytu węgierskiego przez porty polskiego obszaru celnego ważną rolę odgrywają dogodne i odpowiednio rozbudowane taryfy kolejowe. — Jeśli chodzi o te ostatnie, tranzyt węgierski opiera się o: a) czeskosłowacko-polską taryfę portową dotyczącą transportów towarowych z Gdyni do granicy czesko-węgierskiej, b) czeskosłowacko-polską taryfę dunajową w komunikacji z portami węgierskimi na Dunaju. oraz c) polsko-węgierską taryfę związkową, dotyczącą komunikacji kolejowej między stacjami polskimi i węgierskimi.

Niewątpliwie pod uwagę wziąć trzeba przy tranzytowaniu towarów węgierskich przez port gdyński także nowoczesność urządzeń portowych oraz sprawność aparatu techniczno-handlowego, co przy wielkiej częstotliwości połączeń żeglugowych Gdyni z portami prawie wszystkich portów świata — zapewnia klientowi węgierskiemu pewność właściwego wykonania jego zleceń.

Poza tym należy dodać, że w porcie gdyńskim istnieją możliwości wydzielenia części strefy wolnocłowej dla tranzytu węgierskiego, jak również dogodne warunki dla otwarcia tu portowych składów konsygnacyjnych.

Mieliśmy niejednokrotnie okazję przekonania się, że węgierskie sfery gospodarcze doceniają wszelkie walory Gdyni, jako swego portu tranzytowego oraz możliwości wykorzystania go jako jednej z baz dla swego handlu zagranicznego z krajami zamorskimi. Świadczą o tym bowiem przychylne publikacje prasy i publicystyki węgierskiej, wyrazem której jest także praca dr. Kertesz Janos-a pt. „Gdynia a tizéves lengyel kikötövaros" (Gdynia, 10-cio letnie polskie miasto portowe) wydana w r. 1937 w Budapeszcie.

Mówiąc o współpracy handlowo-żeglugowej między Polską a Węgrami w oparciu o port gdyński, z zadowoleniem stwierdzić należy fakt udziału bandery węgierskiej w ruchu statków Gdyni. Królewsko - węgierska bandera handlowa pojawiła się w naszym porcie w r. 1931 i od tego czasu corocznie figuruje w portowym rejestrze statków i to bynajmniej nie na ostatnim miejscu. W r. 1937 np. czerwono-biało-zielona bandera Królestwa św. Stefana była reprezentowana przez 10 statków o łącznym tonażu 3.460 BRT, wyprzedzając pod względem kolejności banderę belgijską.

Dość częstym gościem portu gdyńskiego jest zwłaszcza rzeczno-morski parowiec „Albert", który jako tramp zajmuje się przewozem towarów na Bałtyku i morzu Północnym. Statek ten swego czasu uprawiał żeglugę na Dunaju. Kilkakrotnie odbył on również bezpośrednie rejsy ze swego macierzystego portu Budapesztu do portów na Bałtyku, a więc przy wykorzystaniu dunajowego szlaku śródlądowego do Suliny, a stamtąd poprzez morze Czarne, Bosfor, morze Marmara, Dardanele, morze Śródziemne i Gibraltar na wody północno-europejskie. Przykład ten dowodzi prężności węgierskiej ekspansji handlowo-morskiej, która na skutek pozbawienia Węgier dostępu do morza Adriatyckiego, zmuszona jest szukać swego oparcia o porty obce, w tym wypadku włoskie. Podobną ekspansywność daje się również zauważyć w odniesieniu do rozbudowy węgierskiej floty handlowej oraz portu dunajowego Csepel pod Budapesztem.

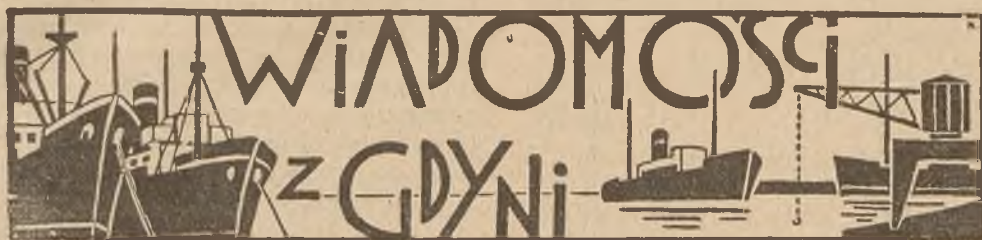
Mówiąc o węgierskiej flocie handlowej, która w przeważającej mierze składa się ze statków rzecznych względnie rzeczno-morskich — warto na tym miejscu zwrócić uwagę, że reprezentuje ona jak na państwo wybitnie lądowe wcale pokaźny tonaż, a m. około 133.000 t. z siłą maszyn ponad 27.000 PS. Spośród węgierskich towarzystw żeglugowych dwa, a mianowicie tow. Magyar Folyam es Tengerhajozasi R. T. i tow. Duna Tenger Hajozasi R. T. pracują w oparciu o port w Budapeszcie, utrzymując komunikację na Dunaju oraz rzeczno-morską między Budapesztem a Turcją, Grecją i Egiptem. Do obsługi ostatnio wymienionej trasy używane są nowoczesne statki motorowe „Tisza", „Duna", „Budapeszt" i „Szeged" o pojemności 630 — 1.200 NRT, wybudowane w węgierskiej stoczni Ganz-Danubius w Budapeszcie. Poza tym dwa towarzystwa rozwijają swą działalność w oparciu o włoskie porty za pomocą statków morskich, a mianowicie tow. „Neptun" i tow. „Anglo-Magyar Tenger", które posiadają jednostki o pojemności od 5000 do 8000 ton. Uprawiają one przeważnie żeglugę trampową. Bazami tych towarzystw są Genua wzgl. Fiume, gdzie

znajduje się nawet węgierska strefa wolnocłowa.

Mówiąc o polsko-węgierskiej współpracy i wykorzystaniu dla tranzytu towarowego Węgier — portu gdyńskiego, nie możemy pominąć tu również pewnej próby bezpośredniego połączenia Gdyni z królewsko-węgierskim portem wolnocłowym Csepel w Budapeszcie dla celów wspólnej wymiany towarowej. — Chodzi tu o próbną wysyłkę 700.000 centnarów węgla polskiego z Górnego Śląska przez Gdynię drogą morską dookoła Europy do portu rumuńskiego Gałacz, skąd po przeładunku na statki dunajowe przewieziona została następnie bezpośrednio do Budapesztu. Wymieniony przykład z r. 1936, o ile nie narusza granic kalkulacji kupieckiej — wskazywałby na możliwości pogłębienia penetracji handlowo-żeglugowej, wielce korzystnej dla interesów Węgier.

Zagadnienie ścisłej współpracy polsko-węgierskiej znajdzie się niewątpliwie na jeszcze lepszej, aniżeli dotąd platformie z chwilą uzyskania przez obydwa państwa wspólnej historycznej granicy politycznej, której ustanowienie leży nie tylko w interesie obydwu zaprzyjaźnionych ze sobą narodów, ale i dla ostatecznego uzyskania równowagi sił w basenie, przeciętym z jednej strony przez Wisłę a z drugiej przez Dunaj.

Edm. Urbański.



W SPRAWIE INFORMACYJ O ŚLĄSKU ZAOLZAŃSKIM.

Wobec nadsyłania do naszej Izby oraz Izby Przemysłowo-Handlowej w Katowicach zapytań w sprawie firm względnie stosunków gospodarczych na Śląsku Zaolzańskim podaje się do wiadomości, że w Cieszynie została otwarta Ekspozytura Katowickiej Izby Przemysłowo-Handlowej, która udziela wszelkich odnośnych informacyj.

Adres Ekspozytury brzmi: Cieszyn 2, gmach b. Starostwa, pokój nr 26/27.

6 KONSULATÓW W GDYNI WYDAJE WIZY.

Spośród 22 Konsulatów, istniejących na terenie Gdyni, wizy konsularne wydają obecnie Konsulaty następujących państw: Francji, Holandii, Norwegii, Szwecji, Łotwy i Grecji.

Za pośrednictwem Ministerstwa Spraw Zagranicznych czynione są przez odnośne czynniki starania, aby również inne placówki konsularne w Gdyni uzyskały prawo udzielania wiz.

UDZIAŁ PORTÓW P. O. C. W HANDLU ZAGRANICZNYM POLSKI.

Udział portów p. o. c. w handlu zagranicznym Polski wyniósł w okresie styczeń-wrzesień 1938 r. według danych Głównego Urzędu Statystycznego:

	ton	proc.
ogółem	13 363 151,1	100.0
udział portów p. o. c.	*10 782 052,0*	*80.7*
Gdańsk	4 339 162,4	32.5
Gdynia	6 442 889,6	48.2

SYTUACJA NA POLSKIM RYNKU FRACHTOWYM W MIES. PAŹDZIERNIKU 38 R.

(według danych Polskiej Agencji Morskiej).

Miesiąc październik upłynął pod znakiem wyraźnego ożywienia na rynku gdyńsko-gdańskim. Po dłuższej przerwie dopiero w październiku popyt ładunków szedł w parze z podażą tonażu, toteż stawki frachtowe chociaż nie utrzymały się na poziomie okresu kryzysu politycznego, to jednak uplasowały się na poziomie o ca 3—6 d. wyżej, aniżeli notowano poprzednio. Zaznaczyć wypada, że za papierówkę i kopalniaki płacono do wschodnich portów Anglii stawki sh. 2—3 ponad zredukowane stawki normalne.

Drzewo.

Gros eksportu polskiego drzewa szło jak zwykle do Anglii. Do Londynu płacono za D/B/B sh. 28/— do 30/— Baltwood Nett. za drzewo twarde obrzynane sh. 48/— do 50/— Baltwood Gross. za drzewo twarde nie obrzynane sh. 52/— 55/— Baltwood Gross.

Do Hullu płacono stawki identyczne.

Żaglowce.

W dziedzinie frachtowania małego tonażu zanotowano również lekkie ożywienie, lecz stawki frachtowe utrzymały się na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego. Za makuchy do Danii płacono Rmk. 4,75 do 5.— do jednego portu położonego nie dalej na północ jak Aarhus.

Zboże.

Ożywienie w eksporcie polskiego zboża utrzymuje się nadal na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego, a przeciętną stawką płaconą jest sh. 3/3 Gold za 1.000 kg. Odprawiono w miesiącu sprawozdawczym cały szereg statków do Antwerpii wielkości od 1.000 do 4.000 ton. Jak już zaznaczyliśmy w poprzednim raporcie, eksport polskiego zboża do Niemiec, regulowany przez „Reichsgetreidestelle". wszedł w okres realizacji. lecz z powodu zawierania kontraktów sprzedaży tego zboża na warunkach f. o. b. frachtowanie i klarowanie podstawionego tonażu powierza się wyłącznie firmom niemieckim.

Węgiel.

Eksport węgla z Gdyni/Gdańska był dość ożywiony przy stałej tendencji stawek frachtowych. Na ogół płacono:

za statek	2.300 t.	Le Havre	sh. 6/—
za statek	1.150 t.	..	sh. 7/3
za statek	1.700 t.	..	sh. 6/3
za statek	3.200 t.	Bordeaux	sh. 7/3
za statek	1.800 t.	„	sh. 8/6
za statek	3.300 t.	„	sh. 7/6
za statek	2.800 t.	„	sh. 8/—
za statek	3.000 t.	Bayonne	sh. 8/—
za statek	2.000 t.	„	sh. 8/6
za statek	2.500 t.	Rouen	sh. 6/—
za statek	2.000 t.	Dunkirk	sh. 5/9

Do Holandii płacono za statek wielkości 3.000 t. sh. 5/—, do Belgii (Antwerpii) za statek wielk. 3.200 t. sh. 4/— za 3.100 ton do Zeebrügge sh. 3/10½.

Również i eksport węgla polskiego na Morze Śródziemne wzmógł się i płacono za statek wielkości 3.200 ton do 3.500 t. do Bona sh. 9/6 do Algeru 9/6—9/7½, statek wielk. 6.800/7.500 ton do Jugosławii 7/9.

Zanotowano również zafrachtowanie kilku statków do Płd. Ameryki, a mianowicie: 5.500/6.000 ton do Buenos Aires sh. 17/—. 6.200/6.800 ton do Buenos Aires sh. 15/6.

Pod koniec miesiąca zafrachtowano dwa statki do Buenos Aires nawet po sh. 15/—.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W PAŹDZIERNIKU.

Statki polskiej marynarki handlowej przewiozły w październiku b. roku ogółem 146.083,5 t. ładunku, wobec 152.073 ton przewiezionych w odpowiednim miesiącu roku ubiegłego. — Różnica faktyczna jest nieco większa, z uwagi na to, że w roku ubiegłym jeszcze nie notowaliśmy przewozów linii palestyńskiej oraz przewozów linii meksykańskiej na statkach zafrachtowanych, które w tegorocznym październikowym sprawozdaniu uwzględniamy.

Zmniejszenie ogólnych przewozów, co do ilości przewiezionych towarów pod względem wagowym, wynikło głównie z dwóch przyczyn: 1) dalszego angażowania się trampów Żeglugi Polskiej do przewozów pomocniczych dla linij tegoż towarzystwa i co za tym idzie, zmniejszenia przewiezionych przez nie ilości wagowych ładunku. 2) czasowego unieruchomienia jednego ze statków węglowych towarzystwa „Polskarob". Poza tym lekkie zmniejszenie niektórych przewozów na liniach Żeglugi Polskiej i Polbrytu zostało zrównoważone z dużą nadwyżką przez wzrost ruchu na liniach towarzystwa „Gdynia-Ameryka L. Ż."

Z ogólnych przewozów październikowych przypadło na eksport 86.816,5 ton (X 1937: 101,269,5 ton), na import 44,942 t. (X 1937: 42.764 t.), na tranzyt morski 477 ton i na przewozy między portami zagranicy 13.850 ton.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły ogółem w październiku 76,625 ton towarów (X 1937: 97.478 t.), w tym w eksporcie 45.827 t. (X 1937: 58.227 t.), w imporcie 29.538 t. (X 1937: 37.148 ton), w tranzycie morskim 477 ton (710 ton) i w przewozach między portami zagranicy 783 t. (1,393 t.). Jak powyżej zaznaczyliśmy spadek ogólny przewozów Żeglugi Polskiej jest wynikiem przejścia jej trampów do przewozów wartościowszych, aniżeli w odpowiednim miesiącu ub. roku.

Linie Regularne Żeglugi Polskiej S. A. — przewiozły 38.664 ton ładunku, wobec 42.671 t. przewiezionych w październiku ub. roku, w tym w eksporcie 24.165 t. (25.463 t.), w imporcie 13.239 t. (15.105 t.). w tranzycie morskim 477 t. (710 t.), w przewozach między portami zagranicy 783 t. (1.393 t.)

Jak widać zmniejszenie objęło przede wszystkim import, podczas gdy inne elementy przewozów zmieniły się mniej znacznie.

Trampy Żeglugi Polskiej S. A., przewiozły 37.961 t. towarów, wobec 54.807 t. w odpowiednim miesiącu ub. roku. Wywozowych towarów przewieziono 21.662 t. (X 1937: 32.764 t.), importowych 16.299 t. (22.043 t.). innych przewozów, jak i w roku ubiegłym, nie było.

Na wywóz październikowy tegoroczny na trampach złożyły się: węgiel 18.243 t., surówka żelaza 1.509 t.. deseczki 794 t., żelazo 494 t.. wyka 300 t., żyto 277 t., ryż 25 t., mączka kartoflana 20 t., na wywóz zeszłoroczny: węgiel 19.129 t., koks 8.015 t., kopalniaki 4.620 ton. — Zmniejszenie wagowe eksportu jest tymbardziej skompensowane, że część trampów przewoziła tory na znacznie dalsze odległości aniżeli w roku ubiegłym.

Import tegoroczny składał się z rudy 11.071 t. i 5.228 t. złomu, wobec importu samej rudy w październiku ub. roku. Zmniejszenie ilości trampów w tegorocznych przewozach masowych, oraz niższa manipulacyjność złomu w porównaniu z rudą wyjaśniają różnicę wysokości przewozów importowych na trampach Żeglugi Polskiej.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego (Polbrytu) przewiozły na obu liniach angielskich i linii Gdynia-Havre 9.243 t. towa-

rów, wobec 10.139 t. przewiezionych w październiku ub. roku i 9.291 t. w październiku roku 1936. Na eksport przypada 5.673 ton (7.447 t.), na import 3.570 t. (2.692 t.), więc import znacznie się zwiększył, eksport również znacznie się zmniejszył, wobec czego znikła zeszłoroczna rażąca dysproporcja między przywozem i trzykrotnie większym wywozem na statkach tego towarzystwa.

Na obu liniach angielskich razem przewieziono 8.892 t. ładunków (X 1937: 10.033 t.). w tym w eksporcie 5.607 t. (7.402 t.), w imporcie 3.285 t. (2.631 t.)

Na linii londyńskiej przewieziono: w eksporcie z Gdyni 2.616 t., z Gdańska 399 t., w imporcie do Gdyni 1.370 t., do Gdańska 204 t. Na linii hullskiej przewieziono: w eksporcie z Gdyni 2.144 t., z Gdańska 448 t., w imporcie do Gdyni 1.638 t., do Gdańska 73 t.

Na linii Gdynia — Havre, dwutygodniowej, przewieziono 331 t. towarów (X 1937: 106 t., X 1936: 53 t.) oraz 301 emigrantów i pasażerów. Na wyjściu z Gdyni było towarów 66 t., na wejściu 285 t.

Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozły 2.976 pasażerów i 17.696 ton towarów, wobec 2.287 pas. i 6.531 t. towarów (ale bez linii meksykańskiej i palestyńskiej) w październiku ub. roku. Z tego przypadło na eksport 5.862 t. (3.563 t.), oraz 2.327 pasażerów na wyjściu, na import 11.834 t. (2.968 t.), oraz 600 pas. na wejściu; w przewozach między portami obcymi 49 pasażerów.

Uderzająca jest strukturalna różnica przewozów tego towarzystwa w tym i w ubiegłym roku. W październiku ub. roku jeszcze przeważał eksport, — w tegorocznym import przeszło dwukrotnie przewyższa eksport. Waży tu znacznie na szali linia meksykańska z dużą przewagą importu, jednak, jak niżej zobaczymy, również na linii południowo-amerykańskiej nastąpiło przesunięcie się na korzyść importu; na linii północno-amerykańskiej to zjawisko występuje w jeszcze większej mierze.

Na Linii Północno-Amerykańskiej przewieziono 1.046 pasażerów i 4.232 t. towarów (X 1937: 1.336 pas. i 3.565 t. towarów), z tego na wyjściu 717 pas. i 882 t. ładunku (2.076 t. ładunku), na wejściu 280 pasażerów i 3.350 t. ładunku (1.489 t. ładunku), oraz między Amer. Północną a Kopenhagą 49 pasażerów.

Na Linii Meksykańskiej przewieziono 8.409 t. towarów na statkach zafrachtowanych w time-charter (właściwe jednostki tej linii są w budowie), z tego 2.293 t. w eksporcie i 6.116 t. w imporcie.

Na Linii Południowo-Amerykańskiej przewieziono 388 pasażerów i 3.860 t. towarów (X 1937: 931 pas. i 2.966 t. towarów), z tego na wyjściu 307 pas. i 1.660 t. towarów (1.487 t. tow.), na wejściu 81 pas. i 2.200 t. towarów (1.479 t. tow.)

Na Linii Palestyńskiej przewieziono 1.342 pasażerów i 1.195 t. ładunku, z tego na wyjściu z Constancy 1.103 pas. i 1.027 t. towarów, na wejściu do Constancy — 239 pasażerów i 168 t. towarów. Już dwa miesiące jak typowa przewaga wyjściowego ruchu pasażerskiego nad wejściowym na tej linii została przywrócona.

Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe („Polskarob"), zajmujące się zasadniczo wyłącznie przewozami węgla, w październiku przewiozło 42.521,5 t. (X 1937: 45.241,5 t.) Z tej ilości ogólnej na węgiel eksportowy przypada 29.454,5 t. (X 1937: 36.753 t.), na węgiel przewieziony między portami zagranicy — 13.067 t. (8.488,5 t.) Zniżka przewozów, mimo że w roku ubiegłym były w ruchu 4 statki zamiast obecnych pięciu, tłumaczy się głównie częściowym unieruchomieniem statku „Robur V", który odbył zaledwie jedną podróż zamiast normalnych czterech, co zmniejszyło przewozy o jakieś 8 tys. ton.

Węgiel eksportowy poszedł tym razem do Szwecji w ilości 13.948,5 ton, do Norwegii 11.345 t., do Danii 9.999 t., do Francji 4.119 t. i do Belgii 3.110 t. Wszystkich podróży z ładunkiem było 14, w tym 10 z węglem polskim i to do Oslo trzykrotnie, do Oxelösund, Malmö, Slite, Slemmestad, Göteborga, Gandawy, Rouen, oraz 4 z węglem zagranicznym i to z Methil do Kopenhagi, z Methil do Limhamn, z Newcastle do Kopenhagi i z Burntisland do Kolding.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

W SPRAWIE UDZIELANIA PIONIERSKIEGO KREDYTU HURTOWEGO.

W celu przyjścia z pomocą kupiectwu oraz celem utorowania drogi rozwoju dla handlu hurtowego Bank Gospodarstwa Krajowego uruchomił t. zw. kredyty pionierskie. Pionierski kredyt hurtowy udzielany jest na okres 3 lat, w tym pierwszy rok wolny od spłaty, w dwóch pozostałych latach następują spłaty kwartalne względnie półroczne, zależnie od umowy z Bankiem. Oprocentowanie wynosi 6% w stosunku rocznym. Zasadniczo wysokość pożyczki nie została bliżej określona, w praktyce uzależniona jest od gwarancyj, jakimi dysponuje pożyczkobiorca, jednakże Bank Gospodarstwa Krajowego wyraził życzenie, aby pożyczki nie były mniejsze niż 15.000,— złotych. Zabezpieczenie kredytu może być hipoteczne, wekslowe względnie towarowe.

Starania o kredyt hurtowy przeprowadza się następująco:

Do podania o kredyt (w 3 egzemplarzach) skierowanego do B. G. K. za pośrednictwem Naczelnej Rady Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie (ul. Zielna 30) dołączyć należy bilans brutto i netto przedsiębiorstwa za ostatni rok budżetowy oraz wyciąg z rejestru handlowego. W podaniu należy określić cel i rodzaj pożyczki oraz omówić warunki rozwoju przedsiębiorstwa, podać o ile możności, obroty za ostatnie lata i proponowany sposób zabezpieczenia pożyczki.

Powracając jeszcze do kwestii zabezpieczenia kredytu należy zwrócić uwagę na modyfikacje, jakie stosuje w tym względzie B. G. K. Obok zabezpieczenia hipotecznego, które jest najbardziej pożądanym przez Bank sposobem zabezpieczenia, może być udzielona pożyczka pod zastaw weksli gwarancyjnych z podpisami osób, które dysponują własnym majątkiem, jak również pod zastaw towarów, które mają notowania giełdowe (surowce, półfabrykaty), są łatwo zbywalne i nie psują się.

Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

SZWECJA, CZECHOSŁOWACJA, A POLSKA.

Import szwedzki z Czechosłowacji jest dość znaczny, gdyż w roku 1936 wartość jego wyniosła 33,5 mil. kr. Duża część importowanych towarów pochodziła z okręgów sudeckich, odstąpionych obecnie Niemcom. Wobec zaszłych ostatnio zmian granic politycznych oczekiwać należy również zmian w układzie stosunków handlowych między Szwecją a Sudetami, które mogą wywrzeć pewien wpływ na eksport polski. Szwecja posiada mianowicie układ clearingowy z Niemcami i jest mało prawdopodobne, aby w ramach clearingu szwedzko - niemieckiego zmieścił się cały szereg towarów, które Szwecja importowała poprzednio z Sudetów. O ile powyższe sprawdziłoby się, tj. gdyby nastąpiło zmniejszenie importu z okręgów sudeckich, Szwecja będzie *zmuszona pokrywać swoje zapotrzebowanie towarami importowanymi z innych państw.* Powstaje zatem pytanie, w jakim stopniu zapotrzebowanie to może być pokryte importem polskim do Szwecji. Pobieżne badania wskazują, iż szereg towarów, importowanych przez Szwecję z Sudetów, produkuje również Polska. Między ważniejszymi w tym względzie należy wymienić *chmiel, przędzę i tkaniny, szkło, porcelanę i surowce do jej wyrobu, szereg chemikalij, rękawiczki, kapelusze itd.*

Dotychczasowe czechosłowackie okręgi, produkujące chmiel, leżą przeważnie w Sudetach, odstąpionych Niemcom i dlatego należy pomyśleć o zastąpieniu na rynku szwedzkim *chmielu czeskiego — chmielem polskim.* Import chmielu z Czechosłowacji do Szwecji osiągnął w r. 1936 wartość około 2 mil. kr.

Wyroby tekstylne stanowią najważniejszy punkt w wymianie towarowej między Szwecją a Czechosłowacją. Do Szwecji importowano znaczne ilości przędzy i tkanin wełnianych oraz bawełnianych. Poza tym importowano gotowe ubrania, dywany i szereg artykułów z zakresu galanterii damskiej i męskiej. Ogółem import tych artykułów do Szwecji osiągnął roczną wartość od 10 do 12 mil. kr. Należy przyjąć, iż połowa powyższej sumy przypada na import z Sudetów. Zauważyć tutaj należy, iż ceny wyrobów czechosłowackich są na ogół niższe, aniżeli ceny wyrobów polskich.

Szkło, porcelana, jak również kaolin, importowane z Czechosłowacji, pochodziły również przede wszystkim z Sudetów. Towarów tych Szwecja importowała z Czechosłowacji na ogólną sumę około 2 mil. kr. rocznie. Wśród produktów chemicznych Polski mogą interesować przede wszystkim *farby anilinowe, klej stolarski, chlorek wapna i potaż.* Ogólny import tych artykułów z Czechosłowacji osiągnął około 1 mil. kr.

Od szeregu lat rękawiczki czechosłowackie posiadały dobry zbyt na rynku szwedzkim. Pomimo, iż rękawiczki wyrabiane są w Czechosłowacji mniej więcej na całym jej terytorium, można także liczyć na pewne możliwości zwiększenia importu tego artykułu z Polski. Import z Czechosłowacji: rękawiczek, skór gotowych i futer wynosił przeciętnie od 1 do 1,5 mil. kr. rocznie.

WSPÓLNE PLANY ELEKTRYFIKACYJNE PAŃSTW BAŁTYCKICH.

Przedstawiciel Światowej Konferencji Energetycznej w krajach bałtyckich zapowiedział zwołanie specjalnej konferencji dla państw bałtyckich w Rydze w dniach 1 — 4 VI 1939. Przedmiotem byłoby omówienie możliwości wspólnej budowy zakładów elektrycznych, ich prowadzenia, wykorzystania prądu w rolnictwie i t. d.

SZWECJA. — SZWEDZKI IMPORT Z POLSKI W PIERWSZYCH OŚMIU MIESIĄCACH ROKU 1938.

Szwedzki import z Polski osiągnął w czasie od stycznia do sierpnia 1938 r. wartość 45,4 mil. kr. (w roku 1937 — 50,1 mil. kr.) Grupa wytworów pochodzenia mineralnego stała w tym względzie na pierwszym miejscu, wykazując wartość 35,1 mil. kr. (1937 r. 36,4 mil. kr.) Z tego przypada na węgiel kamienny 35 mil. kr. (1937 r. 36,4 mil. kr.) Na drugim miejscu stoi grupa metalów nieszlachetnych i wyrobów z nich, wykazująca 2,9 mil.

kr. (1937 r. 4,8 mil. kr.) Poważny spadek w tej grupie wynosi w przeciwstawieniu do roku ubiegłego okrągłe 2 mil. kr. i tłumaczy się nadmiernym magazynowaniem tych towarów. Poczynione zapasy były w porównaniu do zapotrzebowania za duże i musiały być wpierw zużyte. W ostatnim czasie jednak nastąpiło znów lekkie ożywienie, gdyż szwedzki przemysł żelazny zaczyna się już interesować sprawami przywozu, który ma być wznowiony dopiero w przyszłym roku.

Podobnie mają się sprawy importu tkanin i wyrobów z nich. Tu także magazynowanie przybrało za duże rozmiary, i w nim też należy szukać przyczyn spadku na 834.000 kr. (w 1937 roku 1,1 mil. kr.) Obecnie jednak trudności te są już przezwyciężone i sytuacja pozwala rokować rychłe polepszenie w tym względzie.

Grupa towarowa: drzewo i wyroby drzewne doznała lekkiego wzrostu przywozu, mianowicie z 2,2 mil. kr. w roku przeszłym do 2,5 mil. kr. w okresie sprawozdawczym br.

W grupie: celuloza, tektura i papier wartość importu obniżyła się z 282.000 kr. w roku 1937 na 163.000 kr.

Przywóz produktów chemicznych zmniejszył się o okrągłe 600.000 kr., wykazując 1,7 mil. kr. wobec 2,4 mil. kr. w zeszłym roku.

Bardzo poważnej redukcji uległa grupa wytworów roślinnych, której import wyniósł 980.000 kr. w porównaniu do 1,6 mil. kr. w 1937 r. Powodem tego spadku były doskonałe żniwa w Szwecji i częściowo także chwilowe zakazy wywozu ze strony polskiej.

Cyfra przywozu zwierząt i wytworów pochodzenia zwierzęcego spadła z 780.000 kr w 1937 r. na 598.000 w bieżącym roku.

SZWEDZKI IMPORT WĘGLA W PAŹDZIERNIKU 1938 R.

	węgiel gaz. węgiel. koks pył z tych	węgiel par.	inne	koks
	ton	ton	ton	ton
Polska	11.620	157.097	28.734	7.215
Niemcy	24.265	28.522	6.563	50.779
Belgia	—	—	—	17.481
Niederlandy	—	—	—	38.167
Wielka Brytania	65.561	162.465	21.058	25.176
Czechosłowacja	—	—	—	25.217
Suma	101.444	348.084	56.355	164.035

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W SZWECJI.

Szwecja zajmuje siódme miejsce wśród państw całego świata, budujących okręty. W lecie pracowano w stoczniach szwedzkich nad budową 26 okrętów o ogólnej pojemności 115.000 ton, przeznaczonych zarówno dla szwedzkich, jak też dla zagranicznych przedsiębiorstw okrętowych. We wrześniu Kockums Mekaniska Verkstad, Malmö, dostarczyła największego dotychczas okrętu motorowego „Sveadrott" dla Stockholms Rederiaktiebolag Svea. „Sveadrott" jest cysternowcem o wadze 15.310 ton d. w. o szybkości 14,5 mil morskich. Linia Johnson otrzymała także przed niedawnym czasem nowy okręt motorowy dla jednej ze swych amerykańskich linij morskich. Okręt ten nazwany „Peru" liczy 7.000 ton a jego szybkość wynosi 15,5 mil morskich. „Peru" został zbudowany przez Götaverken w Göteborgu.

USTAWA O PRZEMIALE ZBÓŻ W DANII.

Na ostatniej sesji parlamentu duńskiego zgłoszony został przez Ministra Rolnictwa projekt poprawki do obowiązującej ustawy zbożowej. Projekt dotyczy przemiału zboża i jest zapowiedzią ustalenia stosunku procentowego przy przemiale na mąkę pszenicy duńskiej z pszenicą, importowaną z zagranicy.

W myśl urzędowego brzmienia projektu winni wszyscy młynarze, począwszy od listopada br., zużywać do przemiału mąki najmniej 40 proc., w następnych zaś miesiącach 50 proc. pszenicy duńskiej. Minister Rolnictwa może jednak, po porozumieniu się z t. zw. Radą Rolniczą, zmienić stosunek procentowy przemiału, gdyby się okazało, że zapasy duńskiej pszenicy są niewystarczające, lub też kształtujące się ceny spowodować mogły niepożądane zmiany. Wyjątek zastrzega również ustawa przy przemiale pszenicy, przeznaczonej na użytek dla Wysp Owczych, oraz Grenlandii i Islandii.

Według oświadczeń oficjalnych Dania produkowała dotychczas 167.000 ton mąki pszennej z pszenicy zagranicznej, a 37,000 ton z pszenicy duńskiej.

Produkcja mąki żytniej z żyta zagranicznego wyniosła 126.000 ton. z duńskiego zaś 44.000 ton.

Daje to razem pozycję 293.000 ton mąki, obciążającej import duński.

W roku bieżącym jednak, kiedy wszystkie kraje eksportujące zboże, oczekują pomyślnych wyników zbiorów i kiedy w Danii zbiory tegoroczne wypadły specjalnie dobrze, uważał rząd duński za wskazane zająć nowe stanowisko, aby zapobiec wpływom, jakie zwiększona podaż zbóż zagranicznych wywrzeć mogłaby na ceny zbóż krajowych.

Stosunek procentowy przemiału żyta ma być ustalony później. Jakkolwiek powyższy projekt rządowy posiada charakter reglamentacyjny, to wydaje się on być jednak, wobec obowiązującego zakazu kupowania zboża zagranicznego, zarządzeniem, zmierzającym do rozluźnienia istniejących ograniczeń.

FINLANDIA. — SYTUACJA GOSPODARCZA.

W końcu 1937 roku fińska Rada Ministrów powzięła na jednym ze swych posiedzeń decyzję wprowadzenia pewnych zasadniczych zmian w taryfie celnej na rok bieżący w sensie dość poważnej obniżki stawek celnych.

Zdaniem Rady Ministrów nie zachodzi obawa, by konkurencja zagraniczna mogła zepsuć rynek zbytu dla artykułów krajowych, bowiem niskie koszty administracyjne, daleko idąca mechanizacja, oraz ulepszenia techniczne umożliwiają przemysłowi fińskiemu konkurencję z towarami zagranicznymi.

Konsekwencją tej decyzji było złożenie w parlamencie w dniu 4 marca br. projektu stałej taryfy celnej, który jak wynika z jego analizy i enuncjacyj prasowych opiera się na następujących założeniach.

1) Rząd jest bezwzględnie za zachowaniem dotychczasowej linii wolnego handlu.

2) Rząd będzie w ramach możliwości ułatwiał mniej zamożnej części ludności (konsumentów) dostawy towarów pierwszej potrzeby po cenach najbardziej dogodnych.

3) Rząd będzie zwalczał tworzenie przemysłów w Finlandii, nie posiadających żadnej podstawy bytu.

4) Rząd będzie się starał za pomocą obniżenia ceł ochronnych wyrównać różnicę cen na rynku wewnętrznym z cenami na rynku zagranicznym.

To stanowisko rządu znajduje umotywowanie w sytuacji ekonomicznej Finlandi stwarzającej podstawę do rozwoju całego szeregu gałęzi życia gospodarczego.

W poszczególnych działach tendencje te są jednak różne. Tak np. przemysł celulozowy już osiągnął swoją maksymalną (w dzisiejszych warunkach konsumcyjnych) wydajność produkcyjną, wyrabiając około 1.200.000 ton celulozy na eksport.

Mniejszy przemysł tartakowy walczy z poważnymi trudnościami finansowymi, gdyż zakupił drogi surowiec i musi obecnie sprzedawać gotowy towar za granicą po cenach wyraźnie zniżkowych. Wielki zaś przemysł tartakowy nie widzi możliwości i potrzeby dalszej rozbudowy ze względu na sytuację na rynku światowym.

Istnieje natomiast wyraźna tendencja dokonania inwestycyj w przemyśle papierniczym, a to w celu zwiększenia konsumcji celulozy. Chodzi tu głównie o rozszerzenie już istniejących fabryk i o wzmożenie ich produktywności, względnie budowy mniejszych papierni przy fabrykach celulozy. Jest to wynikiem poglądów sfer przemysłowych, które uważają, że rynek europejski nie osiągnął jeszcze maksymalnej granicy konsumcji papieru. Nie tylko jednak względy eksportowe będą dyktowały politykę przemysłu papierniczego, bo równolegle ze wzrostem siły kupna rynku wewnętrznego i podniesienia się standartu życiowego ludności, przemysł papierniczy Finlandii znajduje na rynku wewnętrznym coraz większe zastosowanie dla swych produktów. Należy przewidywać dalszy rozwój i powstanie obok niego nowego całego szeregu przedsiębiorstw przemysłowych, których zadaniem będzie dalsze uszlachetnienie papieru, tektury, kartonu itp.

Identyczną tendencję rozbudowy można wyczuć również w dziedzinie przemysłu dykt i fornierów, który ma przed sobą tak pomyślne warunki dla eksportu, jak i dla zbytu na rynku wewnętrznym.

W zakresie budownictwa, które pochłonęło tak poważną sumę kapitału, zalecono pewną ostrożność ze strony banków, które uważają, że lokaty te nie są odpowiednio zabezpieczone.

W przemyśle włókienniczym panuje natomiast pewna dezorientacja, spowodowana polityką celną rządu, która nie stwarza protekcyjnej ochrony i dąży do tego, by zdrowa konkurencja pomiędzy importerami a producentami spowodowała zniżkę cen artykułów konsumcyjnych przy jednoczesnym podniesieniu ich jakości. W branży wełnianej (trykotarzy i tkanin) oraz w branży odzieżowej oczekiwane są dalsze inwestycje, ze względu na spodziewany wzrost popytu ze strony ludności wiejskiej i miejskiej. Natomiast w przemyśle bawełnianym nie są przewidziane w r. 1938 nowe inwestycje.

W dziedzinie młynarstwa i składów zbożowych oczekiwana jest dalsza rozbudowa. Spółdzielnie rolnicze noszą się z zamiarem budowy młynów importowych w porcie Oulu i Hangö. Cały szereg młynów wiejskich ma być zmontowany dla potrzeb lokalnych w różnych dzielnicach kraju. Budowa silosów dla potrzeb wojskowych będzie w dalszym ciągu realizowana, zwłaszcza w południowo-zachodniej i północno-zachodniej Finlandii.

W dziale produktów żywnościowych oczekiwane są między innymi inwestycje w zakresie uszlachetniania owoców (soki, wino, marmolada, konserwy itp.), piekarni, fabryk mąki ziemniaczanej, produktów mięsnych (wędliny), produktów rybnych, wyrobów cukierniczych itp.

Najważniejszym jednak terenem dokonania inwestycyj ma być w roku 1938 branża metalowa, która na skutek uruchomienia wielkiej fabryki metalurgicznej w Imatra (odlewnia, walcownia itp.), wejdzie w fazę bardzo poważnej ewolucji. Produkty tej fabryki opartej w całości na kapitałach i surowcach fińskich znajdą wszędzie zastosowanie na rynku wewnętrznym: w kolejnictwie (szyny), w budowie mostów i konstrukcyj betonowych wszelkich rodzajów, oraz we wszystkich możliwych branżach przemysłu metalowego. Produkty te będą w dużej mierze zastępowały dotychczasowe zagraniczne, co odbije się bezwzględnie na kształtowaniu się importu wyrobów metalowych w ogóle, a półfabrykatów szczególnie.

Bilans handlowy Finlandii w roku 1937 wzrósł wydatnie tak po stronie importu, jak i po stronie eksportu. Handel zagraniczny Fin-

landii rozwinął się w latach 1931—1937 następująco: (w milionach marek fińskich — 1 zł = 8.70 Fmk.)

Rok	*Eksport*	*Import*	*Saldo*
1931	3.465	4.457	— 992
1932	3.502	4.631	— 1.129
1933	3.928	5.298	— 1.370
1934	4.777	6.226	— 1.449
1935	5.344	6.240	— 896
1936	6.343	7.215	— 872
1937	9.277	9.368	— 91

Stosunkowo nieznaczne saldo ujemne nastąpiło na skutek silnego rozwoju importu artykułów o charakterze produkcyjnym, co wynika ze specyficznego ustroju gospodarczego Finlandii (brak zasadniczych surowców). — Obecnie Finlandia znajduje się w sytuacji nasycenia rynku importem inwestycyjnym, zaś eksport wykazuje tendencję dalszej zwyżki, wskutek czego dzisiejszy stan bilansu handlowego uważany jest za zjawisko przejściowe.

Import najważniejszych artykułów kształtował się następująco (w milionach Fmk.):

NAZWA TOWARU	r. 1937	r. 1936	r. 1931
Zboże	530	435	264
pasze	183	201	165
owoce, warzywa	172	141	109
towary kolonialne	495	458	282
przędza surowa	508	400	145
nici, powrozy etc.	235	168	99
tkaniny	433	298	212
różne artykuły włókiennicze	181	137	117
skóry	258	157	107
metale	1.677	1.058	395
maszyny	1.034	600	255
samoch., rowery, podwozia	586	344	90
węgiel, koks	825	501	240
asfalt, guma etc.	261	152	109
oleje, smary, benzyna, ropa	522	373	210
chemikalia	325	249	174
nawozy sztuczne	225	132	79

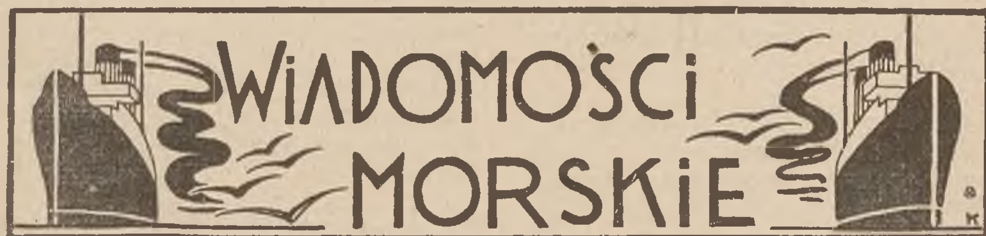
Powyższe cyfry wskazują znaczny wzrost importu artykułów związanych z uprzemysłowieniem kraju, motoryzacją itp. Najpoważniej wzrasta import metali, maszyn oraz samochodów. Podniesienie standardu życiowego i związana z tym wzmożona siła kupna ludności widoczne są ze wzmożonego przywozu zboża, owoców, nici, przędzy surowej, tkanin itp. artykułów konsumcyjnych. Intensyfikację rolnictwa ilustruje wzrost importu nawozów sztucznych przy jednoczesnym zmniejszeniu importu pasz.

Eksport kształtował się następująco: (najważniejsze grupy wywozowe w milion. Fmk.)

NAZWA TOWARU	r. 1937	r. 1936	r. 1931
Produkty pochodzenia zwierzęcego (jak: masło, sery, jaja, mięso itp.)	612	538	512
drzewo, produkty drzewne	4.159	3.037	1.772
celuloza, papier, tektura	3.630	2.900	1.830

Wzrost importu o ca 3 miliardy w porównaniu do r. 1936 — musi bezwarunkowo się odbić na życiu gospodarczym Finlandii, gdyż stoi on wyraźnie w związku z dużym importem przede wszystkim maszyn, żelaza i innych środków produkcyjnych o charakterze inwestycyjnym. Import ten będzie oddziaływał w niedalekiej przyszłości na wzmożenie się eksportu, gdyż rynek wewnętrzny będzie mógł w znacznej mierze pokrywać swe zapotrzebowania własnymi wyrobami.

Finlandia będzie rozwijała się gospodarczo niewątpliwie w bardzo szybkim tempie. Zdaniem ekonomistów import osiągnął w roku 1937 swą maksymalną granicę. Eksport natomiast musi bezwzględnie dalej wzrastać nie tylko w dziedzinie drzewa, papieru, celulozy i nabiału, jako standardowych artykułów fińskich, lecz i w nowych — w ostatnich latach rozbudowanych dziedzinach — jak np. w dziedzinie włókiennictwa, wyrobów metalowych, skórzanych itp.



OŻYWIENIE ŻEGLUGOWE MIĘDZY GDYNIĄ A BLISKIM WSCHODEM.

W związku z pewnym ożywieniem wymiany towarowej między Polską, a krajami Bliskiego Wschodu zanotować należy poważne ożywienie w komunikacji morskiej między Gdynią a portami morza Śródziemnego, zwłaszcza krajów Bliskiego Wschodu. Na skutek tego niektórzy armatorzy zwiększyli ilość rejsów na liniach, utrzymujących połączenia między portami bałtyckimi oraz śródziemnomorskimi.

Towarzystwo żeglugowe „Żegluga Polska" które do niedawna obsługiwało linię lewantyńską dwoma statkami, zainstalowało obecnie 3 dalsze statki. Linię tę obsługują więc teraz: m/s „Lechistan", m/s „Lewant", s/s

„Wisła“ s/s „Kraków“, oraz zacharterowany norw. s/s „Sydfold“.

Z równoczesną poprawą koniunktury w przewozach towarowych zanotować jednak należy z drugiej strony poważne zmniejszenie się ruchu pasażerskiego zwłaszcza do Palestyny, na skutek czego niebawem wycofany zostanie s/s „Polonia“, utrzymujący komunikację między Rumunią a Palestyną.

NIEMIECKI KANAŁ ŚRÓDLĄDOWY.

Dnia 30 października br. nastąpiło otwarcie urządzenia do podnoszenia statków rzecznych w Magdeburgu — Rothensee, na skutek czego dokonano połączenia niemieckiego kanału śródlądowego z Łabą oraz systemem wód zachodnio-wewnętrznych Rzeszy. Przedostatni ten etap budowy wielkiego kanału śródlądowego realizuje wzajemne połączenie rzek niemieckich w jedną całość, zwłaszcza Renu, Ems, Wezery z Łabą, podczas gdy ostatnim projektowanym jego etapem będzie włączenie do tego systemu poprzez Odrę za pośrednictwem polskich dróg wodnych — Prus Wschodnich.

Wybudowany i uruchomiony w obecnym stadium niemiecki kanał śródlądowy t. zw. Mittellandkanal posiada 330 km długości i jest dostępny dla statków o pojemności do 1.000 t. Zaczynając się w porcie nadreńskim Duisburg siedmioma śluzami wznosi się do rzeki Ems, wykorzystując kanał Ren—Herne, zbudowany jeszcze w latach 1905—1914. Specjalna odnoga łączy go z zagłębiem Ruhry i Dortmundem. Przechodząc przez trzy działy wód, wykorzystuje dawny kanał Ems—Dortmund i część kanału Ems—Wezera, omija Wezerę, Hannower i łączy się z Łabą pod Magdeburgiem.

Na podkreślenie zasługuje fakt wykluczenia o ile możności użycia śluz, zbytecznie przedrażających koszty korzystania z kanału. Na całym odcinku kanału spotykamy tylko 18 śluz i wymieniony wyciąg.

Fakt połączenia poprzez działy wodne wszystkich rzek niemieckich w jeden system pociągnie — jak słusznie można przypuszczać — szereg zasadniczych zmian w układzie komunikacyjnym, a przede wszystkim odbije się to na portach, zwłaszcza Szczecinie, który traci na korzyść Hamburga — basen gospodarczy berliński.

W związku z zagrożoną sytuacją Szczecin już obecnie domaga się rekompensaty w postaci skierowania przezeń transportów towarowych, wynikających z handlu Niemiec z krajami bałtyckimi i skandynawskimi.

Budowa i uruchomienie nowego kanału zwiększa automatycznie rozwój przewozów w żegludze śródlądowej na niekorzyść żeglugi morskiej.

ZMNIEJSZONY RUCH W PORTACH FINLANDII.

Ruch w portach finlandzkich był w pierwszych 8 miesiącach rb. mniej ożywiony, aniżeli w analogicznym okresie r. ub. Spadek obrotów nastąpił od maja br., gdyż pierwsze 4 miesiące wykazywały nawet wzrost ruchu w porównaniu z r. 1937. Ten stan rzeczy tłumaczy się słabą koniunkturą w handlu drzewem i wyrobami tartymi oraz rezerwą angielskich importerów drzewa. Odczuwało się to szczególnie w mniejszych portach, nastawionych specjalnie na wywóz drewna, podczas gdy porty większe, mniej wyspecjalizowane, z Helsinkami na czele, wykazują większy ruch niż w roku ubiegłym. Ogółem wynosił ruch portowy w pierwszych 8 miesiącach r. b. 7.172.000 ton, wobec 7.769.000 t w tymże okresie roku ubiegłego.

FLOTA HANDLOWA FINLANDII I JEJ ZAROBKI.

Wartość fińskiej floty handlowej, której zarobki frachtowe btto w r. ub. dosięgały 1,116,2 mil. fmk. wynosiła w tymże roku 1.177,2 mil. Z sumy tej na statki wyposażone w maszyny przypada 92,4 proc. wartości ogólnej, na żaglowce — 1.6 proc., na lichtugi — 6 proc. Wartość floty handlowej w 1936 r. wynosiła 905,5 mil. fmk., wzrost w 1937 r. wynosi zatem 30 proc., natomiast zarobki frachtowe w 1936 r. wynosiły 824,5 mil. fmk.. zatem wzrost w 1937 r. wynosi 35,4 proc.

PRZESZKODY DLA ŻEGLUGI W ZATOCE BOTNICKIEJ.

W tych dniach wróciła do Helsinek ekspedycja morska, mająca na celu zbadanie gruntu morskiego. W roku bieżącym przeprowadzono łącznie dwie wyprawy, które dały dość duże wyniki. Odkryto więc na północ od Nahkiainen nieznaną dotąd mieliznę o głębokości 5,1 m, bardzo niebezpieczną dla żeglugi, ponadto kilka mniejszych koło Brahestad. Ustalono też nowe miejsce magnetycznych perturbacyj między Nahkiainen i Brahestad, przy czym kompas wykazywał wahania do 40 proc. Przeprowadzono też inspekcję na trasie Abo—Stockholm. Dokonano poza tym zdjęć aerofotograficznych niektórych archipelagów (Föglö, Sottunga i Kökar). Zbadano też dno koło Petsamo i wyniki tegorocznych badań zostały już wydane. Tak samo nowa mapa wód koło Helsinek, wraz z odpowiednimi zmianami dna morskiego, ukazała się na rynku.

RUCH STATKÓW W PORTACH SZWEDZKICH W I PÓŁROCZU 1938 R.

W pierwszym półroczu br. ruch statków w portach szwedzkich kształtował się jak następuje:

	na wejściu		na wyjściu	
	ilość	NRT	ilość	NRT
Stockholm	1.553	1.682.255	1.534	1.529.777
Göteborg	2.483	2.197.621	2.711	2.400.861
Malmö	3.430	1.754.164	3.399	1.860.964

POWAŻNA SYTUACJA ŻEGLUGI ANGIELSKIEJ.

W ostatnim czasie było na całym świecie uwiązanych przeszło 2,600.000 t. statków. — Anglia miała z tego tylko 24 proc. i liczba statków uwiązanych zmniejszyła się o 300,000 t. w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Marynarka brytyjska liczy blisko 1.700 tys. ton statków w wieku powyżej 25 lat. — Zważywszy, iż flota angielska, mimo, że liczy 12.880.000 t. powyżej 2.000 t., to jednak jest mniejsza niż przed wojną o całe 2.750.000 t. Wg opinii angielskich kół gospodarczych (Stan...) Stan powyższy godzi nie tylko w interesy handlowe, ale jest sprzeczny z interesem wojskowym. Z kół żeglarskich więc wysuwa się propozycje pomocy rządowej, celem pobudzenia armatorów do budowy nowych statków i modernizacji floty, z tym jednak, iżby nie oddawano starych statków na cięcie, lecz, aby jako tonaż uwiązany, stanowiły rezerwę na wypadek nagłego zapotrzebowania.

ZWIĄZEK ANGIELSKICH IZB HANDLOWYCH ZA PREFEROWANIEM FLAGI BRYTYJSKIEJ.

Znaczenie floty handlowej i jej wpływ na rozwój handlu eksportowego podkreślił Związek Angielskich Izb Handlowych, dyskutujący nad kwestią możliwości zwiększenia handlu zagranicznego. Pod adresem Rządu — Związek Izb Uchwalił rezolucję „by pamiętał: zawierając jakiekolwiek traktaty handlowe, że statki są potrzebne dla bezpieczeństwa narodu, że muszą one mieć ładunki — to znaczy, że handel musi się odbywać pod banderą brytyjską“.

TRAMPING W ANGLII.

W angielskiej żegludze poważną rolę odgrywają trampy. Rozwój swój zawdzięczają one w głównej mierze strukturze angielskiego handlu zagranicznego — wywozowi węgla a przywozowi zbóż. Po wojnie zmieniły się jednak podstawy pracy trampów; w eksporcie węgla konkurują inne kraje, które rozbudowują jednocześnie swą flotę, a import zbóż do Anglii odbywa się obecnie z rynków bardzo dalekich (Argentyna, Australia, Kanada). W związku z tym zmieniła się wielkość statków — trampów; przed wojną typowy statek trampowy posiadał około 7000 — 7500 ton dw. dzisiaj posiada on przeważnie 9000 ton dw. Ogółem flota trampowa Anglii wynosi 706 statków — 3,375 tys. ton btto. Liczba statków posiadających 5000 ton btto i więcej wynosi 41,4 proc. tonażu, statków od 4000 — 5000 ton btto — 11,6 proc. Statki małe wykazują spadek z roku na rok. np. w ostatnich ośmiu latach wybudowano małych trampów tylko 23 jednostki. Należy dodać, że wśród statków od 3000 do 4000 ton, prawie ⅓ należy do firmy Hogarth w Glasgow (32 statki tego typu — 112 tys. ton btto). Jest rzeczą wielce charakterystyczną, że tak w okresie wielkiej depresji w żegludze, jak i obecnie żaden ze statków, należących do tego towarzystwa żeglugowego, nie był uwiązany. Armatorzy tłumaczą to tym, że statki tej wielkości, pracujące na Bałtyku i Morzu Śródziemnym mają lepsze warunki. Ponieważ jednak należy się liczyć ze wzrostem transportów dalekomorskich, zwłaszcza że Niemcy coraz więcej opanowują najbliższe rynki, są widoki, że rola dużych trampów wzrośnie jeszcze bardzo poważnie.

SPODZIEWANA PODWYŻKA OPŁAT PORTOWYCH WE FRANCJI.

Na ostatnim posiedzeniu Union des Chambres de Commerce Maritimes rozważano sprawę opłat portowych, które w większości nie uległy zmianom od czerwca 1936 r., gdy tymczasem wskutek spadku franka i to kilkakrotnego, podrożały koszty eksploatacyjne i brak skutkiem tego funduszów na dalszą rozbudowę portów, a gdzieniegdzie na ich konserwację i przystosowanie do potrzeb ruchu. W związku z tym Unia proponowała ustawowe ustalenie stawek maksymalnych. któreby dostosowywano do potrzeb i stosunków miejscowych. Z drugiej strony Unia zaprotestowała przeciw nadmiernemu zwiększeniu opłat za pilotaż. Ministerstwo Marynarki Handlowej przyrzekło, iż na przyszłość nie będzie przeprowadzało zmian bez zapytania samorządu gospodarczo-morskiego o radę.

RUCH STATKÓW W DUŻYCH PORTACH MORZA PÓŁNOCNEGO — ZA 3 KWARTAŁY 1938 R.

Ruch statków trzech dużych portów kontynentalnych na morzu Północnym — Rotterdamu, Hamburga i Antwerpii wykazuje w okresie pierwszych 9 miesięcy br. pewne zmiany, z których najważniejsza to przesunięcie Antwerpii z drugiego miejsca przed Hamburgiem w roku ubiegłym — na trzecie w bieżącym. Przyczynił się do tego spadek ruchu w porcie antwerpijskim. wynoszący w tonażu statków 1,8 proc., podczas gdy zarówno w Rotterdamie, jak i Hamburgu nastąpił wzrost wynoszący 7,8 proc. względnie 4 proc. Ruch statków w okresie 9 miesięcy roku bieżącego oraz w latach ubiegłych przedstawia się następująco:

	Rotterdam		Hamburg		Antwerpia	
	ilość	ton netto	ilość	ton netto	ilość	ton netto
1938 I — IX	11 545	18 526 099	14 106	15 702 635	8 756	14 972 348
1937 I — IX	10 710	17 811 556	13 744	14 909 775	9 101	15 242 531
1936 I — IX	9 259	15 129 186	12 432	14 597 416	8 479	13 797 613

KOSZTY BUDOWY STATKÓW STANDARTOWYCH W U. S. A.

Komisja morska Stanów Zjednoczonych opracowała nowy typ statku standartowego C — 3. Nośność tego typu wynosi 11,926 ton dw., a szybkość 16,5 węzłów. Koszt budowy oblicza się na Ł 45 za tonę dw. Poprzedni typ statku standartowego C — 2, jakich obecnie 20 znajduje się w budowie, posiadał tylko 9,291 ton dw. i 15,5 węzłów szybkości, koszt zaś za tonę dw. wynosił Ł 43.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

PRZYWÓZ TOWARÓW Z OBSZARU SUDECKIEGO I WYWÓZ DO TEGO OBSZARU.

W związku z przyłączeniem do Rzeszy Niemieckiej obszaru sudeckiego, który poprzednio stanowił część terytorium Czechosłowacji, Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 29 X 1938 r. (Okólnik C 168 L. D. IV. 28917/3/38 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 29/1938) poleciło urzędom celnym przy przywozie towarów z tego obszaru i wywozie towarów do tego obszaru, stosować następujące zasady:

1) przy przywozie towarów, pochodzących z obszaru sudeckiego jak i przy wywozie towarów do tego obszaru, zgłoszonych do ostatecznej lub warunkowej odprawy celnej po dniu 26 X 1938 r., powinny urzędy celne wymagać przedstawienia świadectw rozrachunkowych, wydawanych przez Polski Instytut Rozrachunkowy na przywóz, względnie na wywóz, stosując to samo postępowanie, które właściwe jest przy przywozie towarów z Niemiec lub wywozie do Niemiec. Przedstawienia świadectwa rozrachunkowego na przywóz powinny urzędy celne wymagać bez względu na okoliczność, czy towar odprawiany jest na podstawie pozwolenia na przywóz z Niemiec czy też z Czechosłowacji;

2) w stosunku do towarów, pochodzących z obszaru sudeckiego, które zostały już wydane do wolnego obrotu, nie powinny urzędy celne wymagać przedstawienia świadectw rozrachunkowych. To samo dotyczy towarów wywiezionych już do obszaru sudeckiego przed wprowadzeniem w życie niniejszego zarządzenia:

3) począwszy od dnia 27 X 1938 r., pozwolenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu na przywóz towarów z Niemiec służą również jako pozwolenia na przywóz towarów z obszaru sudeckiego:

4) przywóz towarów, pochodzących z obszaru sudeckiego może mieć miejsce na podstawie wydanych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu pozwoleń przywozu z Czechosłowacji, o ile pozwolenia takie zostały wydane przed dniem 27 X 1938 r. — aż do wygaśnięcia tych pozwoleń:

5) pozwolenia na przywóz z Czechosłowacji, wydane po dniu 27 X 1938 r. nie mogą służyć za podstawę do przywozu towarów pochodzących z obszaru sudeckiego.

KLAUZULE NA POZWOLENIACH PRZYWOZU TOWARÓW Z SUDETÓW.

Stosownie do zarządzenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu od dnia 27 X 1938 r. podania o pozwolenia przywozu na towary pochodzące z obszarów sudeckich będą załatwiane w ramach kontyngentów, przewidzianych w umowie gospodarczej polsko-niemieckiej. W pozwoleniach przywozu jako kraj pochodzenia towaru wskazane będą — Niemcy. Jednocześnie wydane zostało zarządzenie, aby wszystkie pozwolenia przywozu wystawione na Czechosłowację zaopatrywane były w klauzulę o świadectwie pochodzenia towaru.

ZAŚWIADCZENIA IZB P.-H. NA STOSOWANIE CŁA ZNIŻONEGO WZGL. ZWOLNIENIA OD CŁA.

W myśl rozporządzeń o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła, wydawanych na zasadzie ust. 23 ust. 1 lit. a prawa celnego, urzędy celne stosują do niektórych towarów cło zniżone względnie zwolnienia od cła na podstawie zaświadczeń izb przemysłowo - handlowych, właściwych terytorialnie dla danego zakładu przemysłowego. Do dnia 31 X 1938 r. obowiązuje w tym względzie rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 26 IV 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 30/1938 poz. 271).

Zaświadczenia te poszczególne izby przemysłowo - handlowe wydawały dotychczas bądź w jednym egzemplarzu (oryginał), doręczanym stronie dla przedłożenia w urzędzie celnym przy zgłaszaniu towaru do odprawy celnej — bądź w dwu egzemplarzach (oryginał i odpis), z których jeden wydawano stronie, drugi zaś przesyłano bezpośrednio do urzędu celnego.

Celem ujednolicenia trybu postępowania oraz uniemożliwienia ewent. nadużyć Ministerstwo Skarbu zwróciło się do Związku Izb Przemysłowo-Handlowych pismem z dnia 26 X 1938 r. (Nr D. IV 27431/3/38) o spowodowanie, aby wszystkie izby przemysłowo - handlowe wydawały omawiane zaświadczenia w dwóch egzemplarzach, przy czym oryginał ma być przesyłany bezpośrednio urzędowi celnemu, który dokonuje danej odprawy celnej, zaś duplikat — wydawany stronie dla przedstawienia go w urzędzie celnym przy zgłoszeniu towaru do odprawy celnej.

UTWORZENIE POLSKIEJ CENTRALI HANDLOWEJ WE FRANCJI.

W dniu 9 października odbyło się w Lens inauguracyjne walne zebranie nowopowstałej we Francji Polskiej Centrali Handlowej. Idea utworzenia takiej organizacji została powzięta przez Kongres Związku Kupców i Rzemieślników polskich we Francji w r. 1936. Instytucja ta ma mieć przede wszystkim charakter gospodarczy, w pewnym stopniu posiadać będzie również znaczenie społeczne, jako organizacja wychodźtwa polskiego we Francji. W Polskiej Centrali Handlowej przyjął udział Bank Polska Kasa Opieki, co daje gwarancję powiększenia możliwości finansowych Centrali, a tym samym usprawnienia jej organizacji.

W pierwszym stadium swej działalności Polska Centrala Handlowa we Francji zajmować się ma zasilaniem kupców i rzemieślników w artykuły potrzebne dla ich warsztatów, a przez centralizację dostaw oraz dzięki odpowiednim kredytom zaopatrywanie warsztatów będzie mogło następować w łatwiejszy i tańszy sposób niż dotychczas. Centrala Handlowa zajmie się również sprzedażą gotowych artykułów produkcji rzemieślniczej wśród miejscowej ludności polskiej we Francji, jak również wśród dotychczasowych odbiorców francuskich. W następnym etapie działalności przewiduje się, że Centrala przystąpi do eksportu do Polski szeregu artykułów, a w pierwszym rzędzie surowców potrzebnych dla zaopatrywania warsztatów rzemieślniczych w Polsce. Poza tym przewidziany jest również udział nowopowstałej Centrali w eksporcie artykułów polskich do Francji.

Działalnością swą Centrala obejmie na początek okręgi północnej Francji, gdzie są największe skupienia Polaków. Siedziba jej będzie się mieściła w Lens, oddział w Paryżu, gdzie w dużej mierze będą skoncentrowane wszystkie źródła zakupów hurtowych.

ZMIANA TARYFY CELNEJ W FINLANDII.

Parlament Fiński zatwierdził dużą większością głosów projekt rządowy, ustalający z dniem 1 I 1939 stałą taryfę celną w Finlandii.

Parlament nie wprowadził żadnych zasadniczych zmian we wniosku rządowym. Stała taryfa nie różni się prawie niczym od taryfy obecnie obowiązującej co do wysokości pobieranych ceł. Natomiast układ redakcyjny taryfy jest zupełnie odmienny od dotychczasowego i zmierza do ujednostajnienia nomenklatury taryf celnych w myśl wskazań Ligi Narodów.

Pozostaje jeszcze otwartą kwestia „ogwiazdkowanych" pozycyj taryfy celnej, tj. w jakim stosunku nastąpi ich podwyższenie w nowej taryfie. Pozycje te są zatwierdzane zazwyczaj w listopadzie i grudniu każdego roku.

UŁATWIENIA DLA IMPORTERÓW W DANII.

W związku z pomyślną sytuacją wprowadzono w Danii pewne ułatwienia importowe w tym sensie, że o ile poprzednio udzielano pozwoleń przywozowych tylko półrocznie, to obecnie dopuszczalne są pozwolenia jednorazowe na przywóz pewnych ważnych artykułów, które firmy otrzymają po zwróceniu się do odpowiednich instytucyj.

REGULACJA PRZYWOZU I WYWOZU W ESTONII.

Na wniosek ministra Gospodarki Narodowej estońska Rada Ministrów uchwaliła ustawę, która ukazała się w formie dekretu Prezydenta, dotyczącą stworzenia Specjalnego Komitetu Handlowego przy Ministerstwie Gospodarki Narodowej.

Komitet powołany jest do: 1) wydawania licencyj przywozowych, wymaganych przez prawo, 2) wydawania poleceń Bankowi Estońskiemu przydziału dewiz, potrzebnych na pokrycie rachunków zagranicznych, 3) wypowiadania się w sprawach reglamentacji przywozu towarów, 4) rozstrzygania zagadnień zleconych przez Ministra Gospodarki Narodowej. W ten sposób następuje ujednostajnienie polityki importowej i dewizowej.

W skład komitetu wchodzą następujący członkowie delegaci: 1) dyrektor Departamentu Handlowego Ministerstwa Gospodarki Narodowej, 2) dyrektor Departamentu Przemysłowego tego Ministerstwa, 3) Wiceminister Rolnictwa, 4) dyrektor Departamentu Handlowego M. S. Z., 5) Prezydent Banku Estońskiego lub wyznaczony przez niego zastępca, 6) dwóch przedstawicieli Izby Przemysłowo-Handlowej, 7) dwóch przedstawicieli Izby Rolniczej, 8) jeden przedstawiciel Izby kooperatyw.

Przewodniczący Komitetu będzie wyznaczony przez Prezydenta Republiki.

Decyzje Komitetu są bezapelacyjne. Ewentualne sprzeciwy będą poddane decyzji Ministra Gospodarki Narodowej.

SZWEDZKIE PRZEPISY IMPORTOWE.

Dla ogólnej orientacji podajemy poniżej w skróceniu najważniejsze przepisy obowiązujące przy imporcie towarów do Szwecji.

Przepisy walutowe.

W Szwecji nie istnieją ograniczenia walutowe, wobec czego nie ma ograniczeń przy zapłacie za towary.

Kontyngenty.

W Szwecji zasadniczo nie istnieje system kontyngentowy, jednak przywóz niektórych artykułów, jak na przykład węgla kamiennego jest uregulowany specjalnymi przepisami.

Zakazy importu.

Absolutne zakazy przywozu istnieją w Szwecji tylko odnośnie niektórych produktów, między innymi odnośnie zapałek i piwa o dużej zawartości alkoholu. Dla niektórych towarów obowiązują pewne ogranicze-

nia, szczególnie celem uniemożliwienia wprowadzenia zaraźliwych chorób zwierzęcych i roślinnych. Obowiązują również pewne ograniczenia tymczasowe, mianowicie dotyczące importu produktów rolniczych i bydła. (Patrz zezwolenia importowe, poniżej).

Świadectwa pochodzenia.

Świadectwo pochodzenia wymagane jest tylko w wyjątkowych wypadkach i nie dotyczy polskiego importu. Świadectwa wystawione przez instytucje polskie są potrzebne jedynie przy imporcie na przykład żywych roślin, części roślin i nasion.

Legalizacja faktur.

Legalizacja faktur nie jest wymagana przy imporcie do Szwecji.

Zezwolenia importowe.

O zezwolenia na przywóz towarów, podlegających ograniczeniom, winien się starać importer, a więc nie jest to żądaniem eksportera polskiego. Do tego ostatniego należy jedynie przestrzeganie przepisów odnośnie **kontroli** (m. in. nasionach, roślinach) pewnych rodzajach jarzyn, jak cebula (częściach roślin, zwierzętach żywych, mięsie, produktach pochodzenia zwierzęcego, paszy), **opakowanie** (na przykład nasion, margaryny i pewnych rodzajów paszy, pochodzących z krajów nawiedzonych zarazą pyska i racic) i **stwierdzenie pochodzenia.**

Polscy eksporterzy mogą liczyć się z tym, że szwedzcy importerzy są zaznajomieni z poszczególnymi przepisami, byłoby jednak wskazanym, aby przez wymianę korespondencji zasięgnąć wpierw bliższych informacyj odnośnie wyżej wymienionych przepisów.

Ważniejsze towary, dla których wymagane są zezwolenia na import.

Preparaty zawierające alkohol (wykluczone są ciecze dezynfekcyjne, perfumy, farby i pokosty), **materiały apteczne** oraz preparaty bakteriologiczne i materiały trujące, pewien gatunek **nasion**, jak czerwona i biała koniczyna i nasiona buraczane, **broń i amunicja, konie** (z wyjątkiem pełnoletnich wałachów z maksimum 153 cm wysokości kłębu), **wieprzowina** (prócz tak zwanej suchosolonej amerykańskiej wieprzowiny), konserwy z wieprzowiny, **pasza,** jak owies, kukurydza, jęczmień, wyka, peluszka, melasa, sieczka itp., **mięso,** jak wołowina, skopowina i konina oraz konserwy z nich, **produkty mleczarskie,** jak mleko, śmietana, masło, ser i jaja, zboża, jak kasza owsiana, pszenica, żyto i mieszaniny zbożowe.

Przepisy odnośnie opakowania i oznaczenia.

Nasiona należy pakować do worków, zaopatrzyć napisem „Nasiona zagraniczne". Do **nasion i cebul** musi być dołączony certyfikat uznanego instytutu ochrony roślin z podaniem znaku i numeru każdej paczki. Certyfikat musi być wizowany przez szwedzki konsulat w Polsce. Do certyfikatu należy dołączyć wyszczególniony rachunek, wystawiony na nazwisko ostatecznego odbiorcy. **Kartofli** obecnie nie wolno do Szwecji importować z Polski. **Mięso** powinno być pokrajane w pewien określony sposób i zaopatrzone odpowiednimi stemplami. Uznanymi miejscami oględzin w Polsce są oficjalne rzeźnie w Bydgoszczy, Toruniu, Inowrocławiu, Poznaniu, Grudziądzu i w Gdańsku.

Oznaczenie pochodzenia.

Nie wolno importować towarów, zaopatrzonych znakiem nasuwającym przypuszczenie, że towary te są produktami szwedzkimi. Pewne towary muszą być cechowane znakiem stwierdzającym, że są one importowane na przykład „Import" lub „Polska". Oznaczenie obowiązuje następujące towary: broń określonego typu; etui pewnego rodzaju i wyroby podobne; produkty chemiczne: świece, klej stolarski; wyroby kauczukowe: obcasy gumowe itp.; maszyny i aparaty pewnego rodzaju; odzież: pończochy, kołnierze, płaszcze gumowe, palta, koszule itp.; wyroby porcelanowe i fajansowe dla gospodarstwa domowego; wyroby skórzane: obuwie pewnego rodzaju; artykuły spożywcze: masło, jaja, towary mięsne, margaryna, owies, skóry, nasiona; wozy, fortepiany i pianina; wyroby żelazne i stalowe: emaliowane sprzęty dla gospodarstwa domowego radiatory, rydle, łopaty, młoty, siekiery, noże, piły, nożyce, obcęgi itp.

PRZEPISY O IMPORCIE SADZENIAKÓW DO WŁOCH.

Ostatnio ukazał się w Gazetta Ufficiale dekret Ministra Rolnictwa z 20 września rb. ustalający przepisy odnośnie importu do Włoch sadzeniaków dla kampanii 1938/39. Przepisy dekretu nie odbiegają od przepisów z roku poprzedniego. Kontyngent teoretyczny ustalony został w wysokości 130.000 kwintali.

Sprowadzane sadzeniaki muszą być wolne od zarazków i chorób, a szczególniej: Doryphora decemlineata, Synchytrium endebioticum, Phthorimaea operculella, Heterodera rostochiensis, Epitrix cucumeris; muszą też one pochodzić z gospodarstw poddanych inspekcji sanitarnej kraju pochodzenia.

Pozwolenia na import wydaje Ministerstwo Finansów na wniosek Król. Stacji Patologii Roślin w Rzymie. Sprowadzać sadzeniaki mogą tylko związki i stowarzyszenia rolnicze oraz firmy trudniące się eksportem ziemniaków, wpisane do rejestru handlowego. Podania o pozwolenia mają one wnosić do biur Konfederacji Faszystowskiej Rolników lub Federacji Faszystowskiej Handlowców. Nad przydziałem kontyngentów poszczególnym organizacjom i firmom czuwa komisja złożona z przedstawicieli Ministerstwa oraz Konfederacji.

Wwóz sadzeniaków z zagranicy dozwolony jest wyłącznie do dnia 30 kwietnia 1939 przez następujące stacje graniczne: Modane, Ventimiglia, Domossola, Chiasso, Fortezza, Tarvisio, Postumia, Trieste, Genova, Savona, Livorno, Napoli, Bari, Barletta, Brindisi, Gallipoli, Catania i Cagliari. Sadzeniaki mają być przywożone w workach zapieczętowanych i zaopatrzonych w certyfikat zdrowia wedle ustalonego wzoru.

ZMIANA PRZEPISÓW O IMPORCIE ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY.

Podany w „Informatorze Eksportowym" z dnia 1 grudnia 1937 r. tekst dekretu władz argentyńskich z dnia 9 października 1937 r., dotyczący warunków importu ziemniaków-sadzeniaków do Argentyny, został ostatnio częściowo zmieniony postanowieniem odnośnych władz, ustalającym, że wszelkie opakowania ziemniaków kwalifikowanych, importowanych z zagranicy, które zostaną wprowadzone przez Port w Buenos Aires, muszą być zaopatrzone w nowe etykiety w języku hiszpańskim. Etykietowanie przesyłek będzie dokonywane przez Państwowy Rynek Ziemniaczany w Buenos Aires, instytucję powołaną do regulowania

obrotów ziemniakami-sadzeniakami w Argentynie. Zarządzenie to ma na celu ułatwienie rolnikom rozróżnienie odmian ziemniaków-sadzeniaków pochodzenia krajowego i zagranicznego. Przesyłki ziemniaków, które nie będą zaopatrzone w takie etykiety, nie mogą być pod karą używane jako sadzeniaki. Inne przepisy dotyczące importu, wprowadzone w życie tym dekretem, pozostają bez zmiany.

WARUNKI RYNKOWE DLA KONICZYNY W U. S. A.

Sytuacja w eksporcie nasion koniczyn do U. S. A. kształtuje się następująco:

IMPORT	I półr. 1937	I półr. 1938
Koniczyna czerwona	zł 661.000	zł 191.000
Koniczyna biała	zł 383.000	zł 293.000

Import koniczyny czerwonej spadł ze względu na lepsze zbiory w Ameryce, oraz na skutek polityki preferencyjnej rządu federacyjnego na rzecz nasion amerykańskich, jak również niskich cen rolnych w ogóle. Podobnie, ale w mniejszym stopniu dotknięty został import koniczyny białej. Zbiory tegoroczne obu nasion zapowiadają się lepiej od przeciętnych i od wyników r. 1937. Wszystkie te czynniki wskazują, że należy się liczyć z dalszym spadkiem eksportu nasion koniczyny czerwonej do U. S. A.

Jeśli idzie o koniczynę białą, widoki są nieco lepsze i o ile Polska będzie mogła eksportować na warunkach konkurencyjnych, znajdzie zainteresowanie dla tego artykułu.

MONOPOLIZACJA HANDLU SKÓRAMI I LNEM W ESTONII.

W kołach zbliżonych do estońskiego Ministerstwa Rolnictwa istnieje tendencja do scentralizowania wszystkich zakupów skór surowych i lnu w osobnej organizacji, przez co uzyskałoby się uregulowanie ceny na te artykuły. Na dalszym planie stoi rozszerzenie działalności organizacji na eksport.

Koła jednak gospodarcze są przeciwne projektowi ze względu na to, że zmonopolizowanie rynku doprowadzi do utraty kontaktów z zagranicą, wymagających zindywidualizowania produkcji, a także podwyższenie ceny, co odbić się może ujemnie na wysokości eksportu, zwłaszcza lnu i jego przetworów. — Omówienie tej sprawy przekazano specjalnej konferencji do przepracowania i zbadania.

ORGANIZACJA INFORMACJI EKSPORTOWEJ W ANGLII.

Warunkiem pomyślnego rozwoju eksportu jest dokładna znajomość położenia gospodarczego kraju — odbiorcy, jego struktury pieniężnej i przepisów prawnych. Przechodzi to jednak siły poszczególnych eksporterów i dlatego państwa, forsując eksport, przejmują te zadania na siebie, wykorzystując swoje placówki dyplomatyczne. Anglia po wojnie światowej przystąpiła do zorganizowania takiej służby informacyjno-handlowej, stwarzając przy Ministerstwie Handlu specjalny departament dla handlu zamorskiego (Department of Overseas Trade). Reprezentantami jego w terenie są radcowie i sekretarze handlowi konsulatów, mający za zadanie nawiązywanie przyjaznych stosunków z władzami i utrzymywania ścisłego kontaktu z Izbami Handlowymi, kupieckimi stowarzyszeniami i oczywiście z najgłówniejszymi importerami.

Ponadto raportują oni wszelkie zmiany o stosunkach handlowych i finansowych. — Centrala zaś w Londynie ma za zadanie wykorzystywanie zebranych materiałów, przez udzielanie na żądanie wszelkich informacyj, nie tylko o stanie handlu w kraju odbiorczym, lecz także o nowych możliwościach zbytu, nowych rynkach i co ważniejsze wyszukuje odpowiednich reprezentantów oraz dostarcza list zagranicznych importerów. Na życzenie przygotowuje specjalne wycieczki za granicę, celem bezpośredniego skontaktowania kupców angielskich z importerami.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 PAŹDZIERNIKA 1938 ROKU.

ALGER. Z dniem 7 X br. zmieniony został zakaz wywozu z Algeru materiałów pędnych w stanie płynnym i stałym.

CZECHOSŁOWACJA. Począwszy od 1 X br. do 31 III 39 obowiązuje obniżone cło na tłuszcz wieprzowy i gęsi w wysokości 90 Kcz. za 100 kg od tłuszczu surowego i 120 Kcz. za 100 kg od tłuszczu przetopionego.

Od dnia 10 X 1938 obowiązują następujące cła na zboże: poz. 23 pszenica 20 Kcz. poz. 24 żyto 28 Kcz., poz. 25 jęczmień 36 Kcz., poz. 26 owies 24 Kcz.

Rząd czeski postanowił, że artykuły, wyprodukowane na obszarze Sudetów, będą wpuszczane na obszar celny Czechosłowacji bez cła. Posunięcie to, które ma charakter tymczasowy, ma na celu uniknięcie wstrząsów, zważywszy, że szereg zakładów produkcyjnych został oddzielony nową granicą od źródeł surowców względniej zakładów dalszej przeróbki.

EKWADOR. Ukazało się nowe wydanie taryfy celnej Ekwadoru, zawierające prawie zupełnie zmienione stawki celne. Taryfa jest do przejrzenia w PIE.

ESTONIA. Do bezcłowego przywozu dopuszczone zostały paczki z podarunkami świątecznymi. Paczki winny być nadane na pocztę w okresie od 10 XII 38. do 3 I 39 i nie powinny zawierać materiałów ubraniowych, koców i innych drogich przedmiotów. O charakterze przesyłki świątecznej rozstrzyga inspektorat celny w Tallinie.

FINLANDIA. Z dniem 1 I 39 ma wejść w życie nowa taryfa celna fińska.

Parlament fiński uchwalił ustawę, mocą której wywóz artykułów wojennych z Finlandii nastąpić mo-

że jedynie za zgodą Rady Państwa. Rozporządzenie wykonawcze ustali, jakie artykuły uważane będą za materiał wojenny.

FRANCJA. W „Journal Officiel" z 5 X br. Generalna Dyrekcja ceł zaliczyła do różnych pozycyj celnych szereg towarów, które dotychczas nie były w taryfie celnej wymienione i jako takie — clone. Wchodzą tu w grę takie artykuły, jak specjalne maszyny i aparaty, odpadki molybdenu i wolframu, wycieraczki do szyb w samochodach i szereg związków chemicznych.

Na okres od dn. 1 sierpnia r. b. do 31 lipca 1939 r. został wprowadzony we Francji kontyngent na import lnu w wysokości 45,000 ton, przy czym wspomniana ilość lnu będzie clona według taryfy minimalnej. Kontyngent na import lnu obowiązywał już w latach poprzednich, a wysokość jego była mniej więcej analogiczna.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Wywóz skór surowych, wełny, jedwabiu w kokonach, bawełny, odpadków bawełnianych, lnu, konopi i juty, aloesu, włókien kokosowych, szmat, żelaziwa, jedwabiu grege i skór wyprawionych zakazany jest z Indyj Przednich i Gujany Francuskiej (1 X 38). Z Afryki Francuskiej Zachodniej zakazano wywozu koni, bydła, mułów, osłów, wielbłądów oraz esencyj eukaliptusowych, cytrynowych, mentolowych i innych (8 X 38). Ogłoszony został dnia 1 X br. zakaz wywozu szeregu surowców z Kamerunu.

ŁOTWA. W dzienniku urzędowym z dnia 1 X br. ogłoszona została lista radioodbiorników i ich części, dopuszczonych do przywozu na Łotwę. Na liście figurują aparaty powyżej 6 lamp (wliczywszy lampę prostowniczą), radioodbiorniki samochodowe, które mogą być przywiezione tylko wraz z autami, specjalne głośniki, o wadze powyżej 6 kg, głośniki wzmacniające, jednak tylko za zezwoleniem władz radiowych, różne lampy, fotokomórki, niskookresowe transformatory, oporniki, potencjometry, reostaty i kondensatory elektrolityczne, izolatory itd.

NORWEGIA. Cło na świeże jabłka i gruszki obniżone zostało o 50 proc. na czas od 28 XI 38 do 15 III 1939. Zniesiony został zakaz wywozu mączki rybnej z dniem 14 X br.

SYRIA I LIBAN. Zmienione zostało cło na drożdże, na obuwie z tkanin z podeszwami skórzanymi lub gumowymi oraz na obuwie całkowicie z gumy (30 IX 38).

SZWAJCARIA. Zniesione zostały zakazy wywozu różnych surowców, powzięte 19 IX br. z uwagi na naprężoną sytuację polityczną. (14 X br.)

TURCJA. Obniżone zostało cło na filmy o 75%. Dotychczas cło wynosi 15 f. tur. od 1 kg filmu naświetlonego i 2 f. tur. od kg filmu nienaświetlonego. — (21 IX 38).

WENEZUELA. Zarządzeniem Min. Finansów z dn. 30 IX br. zniesiono zarządzenie tegoż Ministerstwa z dnia 10 VIII br. o konieczności zaopatrywania przesyłek do Wenezueli w świadectwa pochodzenia. Nowe formularze faktur konsularnych zawierać będą odtąd rubrykę kraju pochodzenia. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 23 XI 38.

Na skutek zarządzenia z dnia 27 VIII r. b., które wejdzie w życie z dniem 1 XI r. b., obniżone zostały w Wenezueli stawki celne na blachy faliste i blachy ocynkowane (galwanizowane). Artykuły te uznane zostały za artykuły pierwszej potrzeby.

Stawki celne zostały obniżone: na blachę falistą z bolivarów 0.80 za kg na 0.40 Bs., na blachę żelazną (galwanizowaną) z bolivarów 0.40 za kg na 0.20 Bs.

Pozycja 298 T. C. otrzymuje w związku z tym następujące brzmienie: nr 298 Żelazo i stal półobrobione: H) blachy faliste, 4-a klasa mniej 20 proc. Bs. 0.40 za kg, G) blachy galwanizowane, 3-a klasa Bs. 0,20 za kg (1 bolivar = 0.31 $ U. S. A.)

Na podstawie rozporządzenia z dnia 20 VIII rb. obniżona została w Wenezueli stawka celna na cement. Obniżenie to ma na celu wzmożenie ruchu budowlanego i poprawę warunków sanitarnych w Wenezueli. Dotychczasowa stawka celna wynosiła bolivarów 0.055 za kilogram, czyli Bs. 2.33 za worek 42.5 kg. Obecnie cło obniżone zostało do 0.02 Bs. za kg, czyli 0,85 Bs. za worek 42,5 kg. W związku z tym poz. 290 T. C. Lit. A otrzymuje następujące brzmienie: Nr 290. Cement A-Romano, 1-a mniej 60 proc.

WŁOSKIE POSIADŁOŚCI. Zniesiono cła wywozowe w Włoskiej Afryce Wschodniej na owce i kozy, perły, macicę perłową, drzewo opałowe i budulcowe. (14 VIII 38).

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy które nie pozostawała dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Zabawki. Firma angielska pragnie importować zabawki. 26134/3B/Sz.

Drewniane przybory kuchenne. Firma angielska poszukuje dostawców wyrobów kuchennych. 26134/34/Sz.

Miseczki do guzików metalowych. Firma angielska poszukuje dostawców na miseczki metalowe do obciąganych guzików. 27580/64/Sz.

Zatrzaski. Firma angielska poszukuje dostawców zatrzasków. 27589/44/Sz.

Kwiaty sztuczne. Firma angielska poszukuje dostawców kwiatów sztucznych. 27576/64/Sz.

Zapinki do włosów. Firma angielska poszukuje dostawców zapinek do włosów. 27581/64/Sz.

Różne. Firma agenturowa w Peru interesuje się importem z Polski tkanin, artyk. żywnościowych, naczyń emaliowanych, fajansowych oraz żarówek elektrycznych. E/26479/3A/H.

Przedstawicielstwo. Firma agenturowa na Kubie pragnie objąć przedstawicielstwo polskich firm branży włókienniczej. E/24959/46/H.

Różne. Firma agenturowa w Peru poszukuje przedstawicielstw fabryk wyrabiających zabawki, artykuły pisemne oraz specyfiki farmaceutyczne. E/23383/93/H.

Różne. Firma agenturowa w Kolumbii interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich z działu budowlanego i metalowego. E/21006/93/H.

Jelita. Firma francuska pragnie importować jelita wieprzowe pochodzące ze świń typu bekonowego. R/26958/29/S.

Dziczyzna. Firma francuska importująca hurtowo wszelką dziczyznę w stanie bitym poszukuje kontaktu z eksporterami polskimi. R/23991/31/S.

Szale. Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z eksporterami polskimi szali damskich. P/26894/46/M.

Szale wełniane i wyroby lniane. Firma lipska interesuje się nawiązaniem kontaktów z eksporterami wymienionych artykułów. P/26898/46/M.

Etykiety. Firma monachijska interesuje się etykietami dla ubrań i krawatów. P/27187/46/M.

Artykuły szewskie. Firma holenderska interesuje się importem z Polski wszelkich artykułów do przemysłu szewskiego. P/27109/4T/M.

Worki jutowe używane. Poważna firma hamburska przeprowadza transakcje importowo-eksportowe w zakresie używanych worków jutowych cukrowych, cementowych itp. na wielką skalę. P/27111/46/M.

Koce wełniane. Firma angielska jest zainteresowana w nawiązaniu kontaktu z firmami polskimi, mogącymi dostarczyć koce w kolorach jasno zielonym, jasno niebieskim oraz białym. P/27304/46/M.

Przetarg na dostawę 3,000 yd. granatowego serżu, z terminem składania ofert do 17 listopada br. został rozpisany przez Departament Poczt w Unii Afryki Południowej. P/27309/46/M.

Konfekcja męska. Firma angielska interesuje się nawiązaniem stosunków z fabrykami taniej konfekcji męskiej, zwłaszcza spodni i kurtek sportowych. P/27423/64/M.

Galanteria męska. Firma amerykańska w Chicago interesuje się importem z Polski wysokogatunkowej galanterii męskiej, jak: skarpetki, pończochy, szaliki, krawaty oraz chusteczki. P/27469/64/M.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 7 XI DO 7 XII 1938.

a) do: Stanów Zjednoczonych

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespondencji	godz.
16 XI	Piłsudski	Gdynia	16 XI	17,—
17 XI	Deutschland	Cherbourg	17 XI	22,15
21 XI	Champlain	le Havre	21 XI	22,15
24 XI	Queen Mary	Cherbourg	24 XI	22,15
28 XI	Batory	Gdynia	28 XI	17,—
29 XI	Washington	le Havre	29 XI	22,15
1 XII	Normandie	le Havre	1 XII	22,15
5 XII	Bremen	Cherbourg	5 XII	22,15
7 XII	Hansa	Cherbourg	7 XII	22,15

b) do: Ameryki Południowej (Argentyny, Brazylii, Chile, Urugwaju, Paragwaju)

18 XI	Highl Princess	Lisbonne	18 XI	22,15
20 XI	Cap. Arcona	Hamburg	20 XI	22,15
25 XI	Pułaski	Gdynia	25 XI	13,—
27 XI	Saturnia	Geneva	26 XI	22,15
29 XI	Gen S. Hartin	Lisbonne	29 XI	22,15
2 XII	Monte Olivia	Lisbonne	2 XII	22,15
7 XII	Almanzora	Cherbourg	7 XII	22,15

PRZEWÓZ PRZESYŁEK DROGĄ DŁUŻSZĄ.

Za przewóz przesyłek drogą dłuższą, wybraną przez kolej z urzędu z powodu przeszkód na odcinku najkrótszym, kolej pobiera, prócz zasadniczego przewoźnego za odcinek najkrótszy, dodatkowo opłatę za różnicę w długości drogi. Opłaty za różnice odległości wynoszą:

a) przy przesyłkach pośpiesznych i przyśpieszonych — 0.6 gr za 100 kg i 1 km. b) przy przesyłkach drobnicowych — 0,4 gr. c) przy przesyłkach zwyczajnych wagonowych — 0,2 gr, d) przy przesyłkach zwierząt — 1,5 gr za 1 metr^2 podłogi na km, e) przy przesyłkach, za które w taryfach stacyjnych wskazano opłaty stacyjne — 0,12 gr od 100 kg i km.

Z dniem 1 X 1938 r. dodano nowy ustęp do § 16 Części IB Taryfy Towarowej stanowiący, że opłaty wskazane wyżej odnoszą się również do przewozów dokonywanych drogą dłuższą, wskazaną przez nadawcę, jeśli przewóz na tej drodze odbywa się z powodu przeszkód w przewozie powstałych nie z winy nadawcy towaru.

JEDEN LIST PRZEWOZOWY NA TRANSPORT W KILKU WAGONACH ORAZ W WAGONACH SPRZĘŻONYCH.

Od dnia 23 X 1938 r. weszły w życie nowe przepisy o taryfowaniu przesyłek, nadawanych na dwu lub więcej wagonach oraz na wagonach sprzężonych — za jednym listem przewozowym. Przewoźne za takie przesyłki oblicza się:

a) — przy użyciu wagonów o ładowności do 20.000 kg włącznie — za wagę rzeczywistą,

najmniej jednak za 5.000 kg od każdego użytego do załadowania wagonu; do obliczania przewoźnego rozkłada się wagę rzeczywistą przesyłki równomiernie na wszystkie wagony, na których załadowano przesyłkę, i stosuje się tę rubrykę klasy wagonowej, która odpowiada wadze przyjętej dla poszczególnych wagonów.

b) — przy użyciu wagonów o ładowności powyżej 20.000 kg do 30.000 kg włącznie — za wagę rzeczywistą, najmniej jednak za 10.000 kg od każdego do załadunku użytego wagonu,

c) — przy użyciu wagonów o ładowności powyżej 30.000 kg — za wagę rzeczywistą towaru, jednak najmniej za 25.000 kg od każdego do załadunku użytego wagonu.

Przy przesyłkach używanych na podstawie taryf, wymagających obliczenia przewoźnego za określoną minimalną wagę, wyższą od wagi rzeczywistej (np. najmniej za 15.000 kg lub za ładowność wagonu), nie stosuje się rozkładania wagi na poszczególne wagony. W takim przypadku do obliczenia przewoźnego przyjmuje się wagę rzeczywistą, względnie wymaganą przez taryfę, nie mniej jednak niż ilość ton wynikającą z przemnożenia ilości użytych do przewozu wagonów przez 5 w wypadku opisanym w punkcie a), przez 10 w wypadku b) i przez 25 w wypadku opisanym w ustępie c) niniejszej notatki.

Powyższy sposób obliczania przewoźnego nie ma zastosowania do obliczania przewoźnego za przesyłki drewna, nadawanego za jednym listem przewozowym na dwóch lub więcej platformach krótkich z kłonicami (serii Pdkł), w których to przypadkach oblicza się przewoźne tak, jak gdyby użyta była do przewozu jedna platforma (G. S. I. Nr 71/1937).

ULGI TARYFOWE PRZY EKSPORCIE OTRĘBÓW ZBOŻOWYCH.

Jak wiadomo wstrzymano w roku zeszłym dla otrębów zbożowych premie eksportowe, ponadto zmieniono korzystną dla nich taryfę specjalną P. C. 37.

Obecnie wprowadzona z dniem 10 bm. taryfa specjalna P. A. 5, która przewiduje dla otrębów zbożowych za odległości do 200 km stawki taryfy specjalnej P. A. 1, a za odległości przed 200 km stawki od 131 do 260 groszy.

Ta wyjątkowa taryfa może mieć jednakowoż zastosowanie tylko przy kontyngencie 20,000 ton do 31 VII 1939 r.

TARYFA TOWAROWA DLA KOMUNIKACJI MIĘDZY RUMUNIĄ I PORTAMI MORSKIMI GDYNIA/GDAŃSK.

W nr. 19 „Biuletynu“ z dnia 15 października rb. zwróciliśmy uwagę na możliwości korzystania z wymienionej taryfy przy tranzycie bałkańskim via Rumunia i nasze porty.

Sprawa forsowania tego tranzytu przez Rumunię nabrała żywotnego znaczenia z chwilą, kiedy część II zeszyt 3 naszej wewnętrznej portowej taryfy towarowej dla dotychczasowego braku jej uzupełnienia odpowiednimi stacjami granicznymi na razie się nie nadaje.

Natomiast włączone z początkiem b. m. do rumuńsko-polskiej taryfy portowej graniczne stacje Curtici, Episcopia — Bilhorulni, Jimbolia i Stamora morawita — granica umożliwiają transporty z Węgier i Jugosławii przez Rumunię do naszych portów przy następujących taryfach artykułowych, które podaje się do wiadomości wraz ze stawkami:

Taryfa art. 2. — Zboże. Stawka przy 10 i 15 tonowych przesyłkach od węgierskich punktów granicznych do Ovaseni fr. wynosi 210, z jugosłowiańskich punktów granicznych 215.

Taryfa art. 4. - Owoce strączkowe w ziarnach: Od węgierskich punktów granicznych do Ovaseni gr 263, a od jugosłowiańskich punktów granicznych do Ovaseni gr 268, te same stawki odnoszą się także do taryfy *art. 6 — Nasiona oleiste.*

Taryfa art. 34. — Mięso i konserwy wprowadzono stawki dla przesyłek 10 tonowych i to dla *świeżego mięsa* od Curtici fr. do Ovaseni fr. 504, dla „bity drób“ 404, dla bekonów 605, dla mięsa w konserwach 325, i dla szynek w puszkach 1035.

Taryfa art. 51. — Otręby za wyjątkiem otrąb z ryżu, od wszystkich węgierskich i jugosłowiańskich punktów granicznych do Ovaseni fr. dla przesyłek 10 tonowych 211.

Taryfa art. 53. — Makuchy od wszystkich węgierskich i jugosłowiańskich punktów granicznych do Ovaseni fr. dla przesyłek 10 tonowych 320.

Taryfa art. 180. — Maszyny, od Ovaseni fr. do Jimbolia 759 (drobnica) 482 (5 ton) 404 (10 i 15 ton).

Taryfa art. 181. — Maszyny tekstylne. — W powyższej relacji (drobnica) 482 (5 ton) 404 (10 i 15 ton).

Taryfa art. 182. — Maszyny i aparaty elektryczne. W powyższej relacji 1035 (drobnica) 768 (5 ton) 697 (10 i 15 ton).

Uwaga: stawki rozumieją się w groszach za 100 kg.

NORMALIZACJA TARYFOWA DLA PRZEWOZU SUROWCÓW I WYTWORÓW PRZEMYSŁU HUTNICZEGO, METALOWEGO I ELEKTROTECHNICZNEGO W KOMUNIKACJI MIĘDZY GDYNIĄ/GDAŃSKIEM A ZAOLZIEM.

Przejściowe taryfowe unormowanie ruchu kolejowego między obszarami olzańskimi a Gdynią/Gdańskiem dla przesyłek morskich zostało zniesione. Stacje Bogumin, Frysztat Śl. i Trzyniec zostały włączone do taryfy specjalnej PM-34 w odniesieniu do przewozu bloków

podwalcowanych, żelaza i stali fasonowej oraz blachy i płyt żelaznych i stalowych itd. Przewoźne za wyżej wymienione towary wynosi obecnie 245 wzgl. 204 wzgl. 163 gr za 100 kg dla przesyłek 5 wzgl. 10 wzgl. 15-tonowych.

Części żelazne nawierzchni kolejowej jak szyny, krzyżownice, przęsła torowe, gwoździe do szyn itd. opłacają w przyszłości 163 gr od 100 kg, o ile zostały nadane w myśl taryfy specjalnej PM-38 na stacjach Bogumin. Frysztat Śl. i Trzyniec celem wywozu morskiego przez Gdynię/Gdańsk. Takie samo przewoźne opłacają w myśl taryfy specjalnej PM-42 osie, obręcze i tarcze kołowe oraz zestawy kołowe przy nadaniu na wyżej wymienionych stacjach.

Rury żelazne i stalowe oraz rury, wpusty złącza i kształtki itd. w przyszłości będą odprawiane również według taryfy specjalnej PM-48 za przewoźnem 198 gr (do europejskich rynków zbytu) wzgl. 158 gr (do pozaeuropejskich rynków zbytu) o ile zostaną nadane na stacji Bogumin.

Wreszcie włączono stację Trzyniec do taryfy specjalnej PM-70, która obowiązuje dla przewozu odpadków żelaza i stali oraz złomu poz. tar. 1226 i młotowin żelaznych i stalowych poz. tar. 1228. Wyżej wymienione towary przywiezione drogą morską opłacają przewoźne w wysokości 107 gr.

SPRAWY SOCJALNE

OBOWIĄZEK ZGŁASZANIA PRACOWNIKÓW DO UBEZPIECZENIA.

Przepisy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o ubezpieczeniu pracowników umysłowych oprócz kategorii pracowników wymienionych jako pracowników umysłowych, zawierają również określenia ogólne. — Interpretacja tych ogólnych określeń jest przedmiotem częstych sporów, tak pomiędzy instytucjami ubezpieczeń społecznych, a pracodawcami względnie pracownikami, jak też pomiędzy pracownikami i pracodawcami — co do podlegania lub niepodlegania obowiązkowi ubezpieczenia. Ze sprawą tą wiąże się również ważna okoliczność, że pracodawca przy niedokonaniu w przepisanym terminie zgłoszenia pracownika do ubezpieczenia — ponosi odpowiedzialność cywilną wobec pracownika i jego rodziny za szkody wyrządzone niezgłoszeniem do ubezpieczenia (art. 112 rozporządzenia).

Sąd Najwyższy Izby Cywilnej wypowiedział w tej sprawie w dniu 30 VI 1938 r. (L. C. II 3821/37) następujące, bardzo zasadnicze i precedensowe orzeczenie:

1) „Nie zmniejsza zakresu odpowiedzialności pracodawcy wobec pracownika za niezgłoszenie tegoż do ubezpieczenia okoliczność, że w czasie, gdy pracownik powinien był być zgłoszony do ubezpieczenia, instytucja ubezpieczeń (b. Zakład Ubezp. Pracown. Umysłowych) nie uważała danej kategorii pracowników za pracowników umysłowych, — jeżeli pracodawca nie dokonał w czasie właściwym formalnego zgłoszenia pracownika do ubezpieczenia i nie posiada prawomocnego orzeczenia, stwierdzającego nieistnienie obowiązku ubezpieczenia".

2) „Tylko zgłoszenie dokonane przez pracownika w terminie ustawowym i zawierające wymagane dane, zgodne ze stanem faktycznym, zwalnia pracodawcę od odpowiedzialności za zaniedbanie z jego strony obowiązku zgłoszenia pracownika do ubezpieczenia".

Znaczenie praktyczne podanej powyżej tezy (1) Sądu Najwyższego wykazać można na następującym przykładzie:

Pracodawca zgłosił do ubezpieczenia pracownika A i otrzymał od instytucji ubezpieczeniowej orzeczenie, że pracownik ten nie podlega obowiązkowi ubezpieczenia. Opierając się na powyższym orzeczeniu pracodawca nie zgłosił do ubezpieczenia drugiego pracownika B, którego charakter i stosunek pracy był identyczny, jak pracownika A. Tymczasem orzeczenie instytucji ubezpieczeniowej o nieistnieniu obowiązku ubezpieczenia pracownika A nie stało się prawomocne (na skutek stanowiska instancyj odwoławczych). W tej sytuacji pracodawca, posiadając pełną obronę wobec ewentualnych roszczeń pracownika A, którego zgłaszał do ubezpieczenia — nie będzie natomiast, przy podniesieniu przeciwko niemu roszczeń przez pracownika B, mógł tłumaczyć się początkowym stanowiskiem instytucji ubezpieczeniowej w sprawie pracownika A.

Z powyższego wynika, że pracodawcy winni, celem zabezpieczenia się przed ewent. odpowiedzialnością z tytułu art. 112 cyt. wyżej rozporządzenia, w przypadkach wątpliwych z reguły zgłaszać swych pracowników do ubezpieczenia.

ZWOLNIENIE ROBOTNIKA Z WAŻNYCH PRZYCZYN A UMOWY ZBIOROWE.

Rozporządzenie o umowę o pracę robotników zezwala w pewnych wypadkach pracodawcy na zwolnienie robotnika z pracy bez wypowiedzenia. Zwolnienie takie może mieć miejsce tylko na skutek ważnych przyczyn, wym. szczegółowo w art. 18 rozp., a mianowicie: ciężkiej obrazy pracodawcy przez robotnika, niezachowywania przepisów bezpieczeństwa, kradzieży i rozmyślnego uszkodzenia mienia, dłuższego niestawiennictwa do pracy bez uzasadnionej przyczyny, odmowy wykonywania obowiązków pracy, zdrady tajemnicy przemy-

słowej i wreszcie fałszerstwa dokumentów, zgłaszanych przy przyjęciu do pracy. Na tle stosowania przepisu o możności zwolnienia robotnika bez wypowiedzenia — występowała wątpliwość czy przepis ten może być stosowany do robotników, objętych umową zbiorową, zawierającą zakaz redukcji robotników. Sąd Najwyższy w wyroku L. C. II 167/38 wypowiedział w tej sprawie następującą opinię prawną: „Zakaz redukcji robotników, zawarty w umowie zbiorowej, nie odnosi się do ważnych przyczyn bezzwłocznego zwolnienia robotnika z pracy". Z opinii powyższej Sądu Najwyższego wynika, że najszerzej nawet pojęty zakaz redukcji robotników, zawarty w umowie zbiorowej — nie może w żadnym wypadku ograniczać prawa pracodawcy do zwolnienia robotnika z ważnych przyczyn, które wymienia art. 18 rozporządzenia o umowę o pracę robotników.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

KSZTAŁCENIE FACHOWCÓW DLA HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Według posiadanych przez nas ostatnich danych, Komisja Stypendialna Rady Handlu Zagranicznego na czterech posiedzeniach, odbytych w ciągu br. zakwalifikowała pozytywnie 69 podań petentów o praktyki z dziedziny handlu zagranicznego względnie stypendia na nie. Z ilości tej na praktyki krajowe zakwalifikowano — 59 petentów, na praktyki zagraniczne — 10. W ciągu roku z rozmaitych przyczyn tj. rezygnacji, powołania do wojska, usamodzielnienia się itp. ubyło razem 18 kandydatów tak, że z początkiem listopada br. ogólna liczba odbywających praktyki wynosiła 51 osób plus 3, powołanych do wojska w czasie odbywania praktyki, czyli razem 54 kandydatów.

Z wymienionej cyfry 51 osób, 43 odbywa praktyki w kraju, a 8 za granicą.

Jeśli chodzi o poszczególne typy specjalizacji kandydatów, to w obecnej chwili Komisja Stypendialna kształci 14 (25,9%) na fachowców do importu, 31 (57,4%) do eksportu, a 9 (16,7%) do działu usług handlowi zagranicznemu.

W imporcie odbywa praktyki w branży: owocowej 4, rybnej 1, kolonialnej 3, metalowej 1, złom 1, skórzanej 2, śledzie 1, ziarno kakaowe 1.

W eksporcie odbywa praktyki w branży: włókienniczej 5, mięsnej 4, drzewnej 2, skórzanej 1, lnianej 1, zbożowej 1, ziemiopłodów 1, nabiałowej (masło) 1, wyr. drzewnych 1, dykt 2, nacz. emaliowanych 1, węglowej 1, żelaznej 2, w ciężkim przemyśle 1.

W ramach swej akcji R. H. Z. posiada na rynkach zamorskich agentów: w U. S. A. — 2, w Afryce Wschodniej — 1, w Ameryce Północnej — 1, w Afryce Południowej — 1, w Brazylii — 1, na Dalekim Wschodzie — 1.

W dziale usług handlowych odbywa praktykę w branży maklerskiej — 5, w branży spedycyjnej — 4.

W związku z skoncentrowaniem się poważnego odsetku praktykantów na wybrzeżu oraz dla usprawnienia akcji przydziału praktyk do poszczególnych przedsiębiorstw portowych, projektowane jest utworzenie w Gdyni— Patronatu nad praktykantami.

W połowie listopada br. odbędzie się w Warszawie posiedzenie Komisji Stypendialnej, która rozstrzygnie kwestię przydziału praktyk i stypendiów dla nowych kandydatów, zamierzających poświęcić się specjalizacji w handlu zagranicznym.

WYDAWNICTWA

„OST - EUROPA MARKT" O POLSKO-BAŁTYCKICH STOSUNKACH HANDLOWYCH.

Od pewnego czasu daje się zauważyć wielkie zainteresowanie, jakie prasa i publicystyka niemiecka poświęca zagadnieniom gospodarczym Polski z uwzględnieniem jej handlu zagranicznego, zwłaszcza wymianie handlowej z krajami bałtyckimi i skandynawskimi. Wzmożenie tego zainteresowania zanotować należy zwłaszcza z chwilą uregulowania stosunków między Polską a Litwą, co uważane jest przez kraje regionu bałtycko-skandynawskiego za usunięcie ostatniej przeszkody w zakresie ścisłej współpracy naszego Państwa z tym krajem.

Dłuższy artykuł o stosunkach handlowych Polski z krajami bałtyckimi opublikował ostatnio w nr. 10 „Ost - Europa - Markt", organ niemieckiego Instytutu Gospodarczego dla Krajów Wschodu w Królewcu. Treścią tej pracy jest poddanie analizie wymiany handlowej Polski z Litwą, Łotwą, Estonią i Finlandią w latach 1933 — 1936. W oparciu o polskie dane statystyczne i źródło kreśli autor nasamprzód ogólne podłoże i warunki dotychczasowej współpracy Rzeczypospolitej z wymienionymi krajami, zwracając jednakowoż uwagę, że usiłowania naszego Państwa idą w kierunku wzmocnienia gospodarczej i politycznej pozycji w regionie bałtyckim. — Po przeprowadzeniu dość szczegółowej analizy wymiany towarowej, postawiona jest w formie konkluzji na dość chwiejnych podstawach oparta teza, jakoby Polska nie mogła

bardziej rozbudować swych stosunków handlowych z poszczególnymi wyżej wymienionymi krajami, z uwagi na jakość i zbyt wysokie ceny swych produktów przemysłowych, w czym skutecznie konkurują zachodnio-europejskie kraje przemysłowe. Z drugiej strony wyrażony jest jednak pogląd, że w związku z uprzemysłowieniem Polski należy oczekiwać zwiększenia zasięgu handlowego z tymi krajami, a co za tym idzie, wpływu na region bałtycki w przyszłości.

Jeśli chodzi o stosunki polsko-litewskie, „Ost-Europa-Markt" mimo braku swej sympatii dla ich dalszego pogłębienia i rozwoju, stawia kwestię tę jak gdyby pod znakiem zapytania. Zwraca wszakże jednocześnie uwagę na możliwości wykorzystania przez handel zagraniczny Polski, idący z północno-wschodnich jej połaci—portu w Kłajpedzie, przedstawiając to w ten sposób. jak gdyby leżało to więcej w interesie Polski. aniżeli Litwy.

Na marginesie tych uwag trudno pominąć milczeniem fakt, że zainteresowanie prasy zagranicznej, zwłaszcza niemieckiej, sprawami polsko-bałtyckimi zbiega się dość wyraźnie z tendencjami, ujawnionymi w tym kierunku przez polską publicystykę gospodarczą, czego wyrazem jest m. in. wprowadzony od kilku miesięcy stały dział bałtycko-skandynawski w „Biuletynie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni".

PODJĘCIE PRAC NAD „MONOGRAFIĄ GDYNI".

Dnia 14 bm., odbyło się w lokalu Instytutu Bałtyckiego posiedzenie Komitetu Redakcyjnego Monografii Gdyni pod przewodnictwem prezesa Juliana Rummla. W zebraniu wzięli udział: mgr Franciszek Sokół. Komisarz Rządu, inż. Stanisław Łęgowski. dyrektor Urzędu Morskiego, naczeln. mgr Stanisław Walewski, dr Józef Borowik. dyr Instytutu Bałtyckiego, inż. Marian Bukowski. dyr Aleksander Szulc. dr Leon Michalski. radca Bolesław Koselnik. redaktor Wacław Górnicki, Zygmunt Cywiński, mgr Józef Bieniasz i Alfred Zakrzewski.

Po zagajeniu przez przewodniczącego i zreferowaniu projektowanego planu Monografii przez mgra J. Bieniasza. Komitet przystąpił do ostatecznego przedyskutowania i ustalenia planu tego dzieła.

W wyniku obrad Komitet powierzył przygotowanie Monografii miasta Instytutowi Bałtyckiemu. pracę zaś nad Monografią portu zlecił Urzędowi Morskiemu. Obie części ukażą się pod wspólnym tytułem „Monografia Gdyni" w r. 1940. tj. w dwudziestolecie objęcia w posiadanie wybrzeża przez odrodzone Państwo.

W związku z podjętą pracą, Dyrekcja Instytutu Bałtyckiego zwraca się z uprzejmą prośbą do wszystkich mieszkańców Gdyni o przysyłanie Komitetowi Redakcyjnemu dla zużytkowania w Monografii wszelkich fotografij, dokumentów, czy notatek, mogących służyć jako materiał lub przyczynki do dziejów Gdyni, jako osady przedwojennej oraz późniejszego miasta portowego, aż do chwili obecnej.

Wszelkie wiadomości w tej sprawie należy kierować do Instytutu Bałtyckiego Gdynia, ul. Świętojańska 23, tel. 18-74.

„JANTAR", ZESZYT 7, R. 1938 — INSTYTUT BAŁTYCKI, GDYNIA.

Wrześniowy zeszyt „Jantaru", organu Instytutu Bałtyckiego w Gdyni, stoi pod znakiem rocznicy bolesławowskiej. Bolesławowi Krzywoustemu bowiem, w 800 rocznicę jego zgonu, jest poświęcony artykuł wstępny pióra Romana Grodeckiego. Autor, dając ogólny zarys życia i działalności wielkiego monarchy, uwydatnia przede wszystkim jeden, bodaj najważniejszy moment jego panowania: przyłączenie Pomorza do państwa piastowskiego i jego chrystianizację.

Z dziedziny historii zawiera ten numer pisma jeszcze dwa artykuły, mianowicie F. J. Bowman'a „Gustav II Adolf i Reformacja" i K. Bertoniego „Placówki dyplomatyczne szwedzkie w Polsce w wieku XVIII". Tematy obu prac pokrewne, dotyczą stosunków polsko-szwedzkich w dawnych wiekach. Zasadnicze a wciąż jeszcze sporne kwestie z dziedziny antropologii porusza rozprawa J. Czekanowskiego „Prolegomena polsko-niemieckiej dyskusji antropologicznej", na tle kontrowersji szkoły lwowskiej z wrocławską co do zasięgu t. zw. rasy nordyckiej.

„Konkurencja Antwerpii i Rotterdamu w obrotach z krajami bałtyckimi" jest tematem rozważań J. de Keuster'a, wybitnego ekonomisty belgijskiego. Dane, przytoczone przez autora, wskazują na rosnące z każdym rokiem znaczenie obu wielkich portów nad Morzem Północnym w handlu krajów bałtyckich z Zachodem Europy.

Dwie prace sprawozdawcze — E. Spang-Hanssen'a „Fundacja Carlsbergowska" i St. Kolbuszewskiego „Z przeszłości i historii sztuki Łotwy" są dopełnieniem obu części artykułowych numeru. Pierwsza informuje o słynnej fundacji browarnika Jacobsona w Kopenhadze, druga o wynikach najnowszych badań uczonych łotewskich w dziedzinie historii, prehistorii i historii sztuki na Łotwie.

W dziale recenzyj omawia się znowu szereg nowości naukowych, polskich i niemieckich, a szczególnie obszernie monumentalne dzieło T. Tołwińskiego „Urbanistyka" i nader ważny dla naszych „wilków morskich" — „Słownik morski".

Nowy ten, siódmy zeszyt „Jantaru" jest dalszym przyczynkiem do pracy Redakcji pisma nad szerzeniem, w opinii polskiej, zrozumienia dla spraw bałtyckich i pomorskich. Treść nowego numeru. ciekawa i urozmaicona. jest dowodem. że program ten wypełnia się celowo i sumiennie.

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE PRZYBRZEŻNYM.

W dalszym ciągu notują katastrofalny brak ławic szprotowych na naszych wodach przybrzeżnych. W związku z tym w ciągu ostatnich dni dowożone są do Gdyni pewne partie szprotów i śledzików ze Szwecji.

I tak dnia 13 listopada rb. kuter szwedzki „Sunbeam" przywózł z Tagervikees 1.043 skrz. śledzików świeżych w lodzie o wadze 31.290 kg. dn. 14 listopada rb. kuter szwedzki „Mars" przywiózł z Vastervik 53 skrzyń szprotów świeżych o wadze 1.710 kg, oraz 1.040 skrzyń śledzików świeżych o wadze 31.200 kg i dnia 14 listopada rb. kuter szwedzki „Roxy" przywiózł z Göteborga 650 skrzyń szprotów świeżych o wadze 39.000 kg. Dowożone ładunki szprotów i śledzików idą na zaspokojenie najpilniejszych potrzeb wędzarń głównie gdyńskich.

W dalszym ciągu prowadzone są przez naszych rybaków połowy flądei i dorszy. Z powodu braku tych ostatnich w pobliżu polskich wybrzeży, udają się niektóre kutry na połowy dorszy w okolice wyspy Bornholm. Dnia 14 listopada rb. dowiozły kutry z połowów tych, jak również z połowów w zatoce gdańskiej ogółem 248 skrzyń dorszy czyszczonych z głowami o wadze ca 16.000 kg. Większość dowiezionego towaru zamrożono.

POLSKIE POŁOWY ŚLEDZI W PAŹDZIERNIKU 1938 R.

W miesiącu październiku br. polskie połowy śledzi na morzu Północnym wyniosły 19.037 kanties śledzi solonych. Wymieniona ilość złowiona została przez statki rybackie polskich towarzystw połowów dalekomorskich, które korzystają częściowo z holenderskich portów jako swych baz rybackich.

POŁOWY RYB W MIES. PAŹDZIERNIKU 1938 R.

W przeciągu miesiąca października br. złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku 2.821.160 kg ryb o wartości 1.783.267 złotych. Według poszczególnych gatunków ryb połowy w miesiącu sprawozdawczym przedstawiają się następująco:

troć 190 kg, stornia 27.860 kg, zimnica 3.140 kg, skarp 1.420 kg. śledzie morsk. świeże 498.330 kg, szproty 2.650 kg, węgorze 33.560 kg. wątłusze 49.690 kg, węgorzyce 470 kg. sieje 20 kg. certy 20 kg. szczupaki 1.870 kg, okonie 1.390 kg. płotki 6.960 kg. śledzie morskie solone 2.191.350 kg, scomber scomber 2.240 kg.

Natomiast podział połowów na poszczególne obwody wg ilości i wartości był następujący:

Hel — 5.890 kg o wartości 8.309 zł. Gdynia — 43.860 kg o wartości 16.539 zł. Jastarnia W. Wieś — 26.930 kg o wartości 36.341 zł. Chłapowo, Karwia — 4.950 kg o wartości 6.857 zł. Puck i wioski zatoki — 24.950 kg o wartości 16.960 zł. połowy dalsze — 56.340 kg o wartości 20.048 zł. połowy dalekomorskie — 2.658.240 kg o wartości 1.657.813 złotych.

W SPRAWIE NABYWANIA SOLI RYBACKIEJ.

Przepisy § 19 ust. 2 rozporządzenia Ministra Skarbu o obrocie solą (Dz. U. R. P. Nr 37 z 1937 r. poz. 283) zezwalają na nabycie soli rybackiej — po specjalnie niskich cenach — osobom trudniącym się zawodowo soleniem ryb i krabów, oraz chłodniom, przyjmującym na przechowanie świeże ryby lub kraby. W załączniku Nr 3 do powyższego rozporządzenia podkreśla się, że sól rybacka może być używana tylko do przemysłu rybackiego, do solenia ryb i krabów.

Liczne wątpliwości i spory. powstające między władzami skarbowymi a przedsiębiorstwami. zajmującymi się przemysłem rybnym, na tle stosowania tych przepisów. zostały uregulowane okólnikiem Ministerstwa Skarbu z dnia 12 X 1938 r. (Dz. U. M. S. Nr 28. poz. 679 L. D. VI 9692/1/38). W okólniku tym Ministerstwo Skarbu wyjaśniło. że sól rybacka może być sprzedawana tylko na potrzeby przedsiębiorstw rybackich i chłodni dla solenia ryb i krabów, podczas połowów względnie w bazach połowów: dla innych celów. w szczególności dla przyrządzania względnie przerabiania ryb i krabów może być używana tylko sól kuchenna.

WARSZAWA POSIADA ZORGANIZOWANĄ DOSTAWĘ FILETÓW RYBNYCH.

W związku z prowadzoną od dłuższego czasu akcją organizacji sprzedaży i dostaw filetów rybnych z Gdyni do zaplecza, warto zwrócić uwagę na drogę, jaką przechodzi transport i rozprowadzanie filetów rybnych w kraju. Otóż wspomniane filety rybne, produkowane z dorszy w Chłodni Rybnej w Gdyni, pakuje się do pudełek tekturowych o wadze 1 kg lub 4 kg oraz wysyła się samochodami-chłodniami, specjalnie do tego celu zbudowanymi. Temperatura w tych samochodach wynosi do — 18 stopni C.. co zabezpiecza dogodny przewóz. Dotychczas posiadamy dwa takie samochody. W Warszawie filety przechowuje się w chłodniach i z nich rozwozi się do poszczególnych punktów sprzedaży detalicznej we wszystkich halach targowych stolicy. Punkty te zaopatrzone są w lodówki elektryczne, bądź zwykle lodownie. W ten sposób więc konsument zaplecza posiada gwarancję odbioru filetów w stanie jak najświeższym.

Należałoby dążyć. aby w podobny sposób zorganizowano również dostawę filetów w innych miastach.

HOLENDERSKIE POŁOWY ŚLEDZI W PAŹDZIERNIKU 1938 R.

W miesiącu październiku br. holenderskie połowy śledzi na morzu Północnym wyniosły 236.823 kanties śledzi solonych. Połowy te uskuteczniono w ciągu 449 rejsów rozmaitych holenderskich statków rybackich.

SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI STYCZEŃ — WRZESIEŃ 1938 R.

Szkockie połowy śledzi od stycznia do końca września rb. wyniosiły 762.000 crans (626.000 crans w tymże okresie 1937 r.) Wywieziono 453.600 beczek (380.000), z czego do Gdyni 63.227 beczek, do Gdańska 52.236 beczek, do Niemiec 219.600 beczek, Łotwy 43.000 beczek, Estonii 24.000 beczek, Litwy 19.000 beczek.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI W HOLANDII.

W ciągu ubiegłego tygodnia notowano na aukcjach holenderskich za śledzie solone, pochodzące z ostatnich połowów, w beczkach handlowych, następujące ceny przeciętne za poszczególne gatunki:

Volleharing 100 kg netto od 10,20—11,80 gld.
Yleharing 100 kg netto od 7,90— 8,30 gld.
Steurharing 100 kg netto od 7,90— 9,70 gld.

PRASA WŁOSKA O PORCIE WŁADYSŁAWOWO.

W poważnym włoskim piśmie żeglugowym „La Marina Italiana“, w numerze wrześniowym rb., ukazał się duży artykuł o Władysławowie, pióra kpt. Tadeusza Madeyskiego z Gdyni. Pod tytułem „La pesca in Polonia e il nuovo porto pescherecio di Wladislawowo“ („Rybołówstwo w Polsce i nowy port rybacki we Władysławowie“) kreśli autor fachowe uwagi na temat powyższy. Rzecz podzielona na trzy części: „Rozwój i organizacja rybołówstwa w Polsce“, „Porty rybackie“ oraz „Port rybacki we Władysławowie“. Wywody autora są poparte przez obfite dane statystyczne oraz dobrze wykonane ilustracje, tak, że czytelnik włoski może zaczerpnąć z artykułu najważniejsze informacje o naszym rybołówstwie morskim i jednej z jego baz wypadowych.

NIEMCY ZWIĘKSZAJĄ POŁOWY KRABÓW.

Jak donosi „Der Deutsche See- und Küstenfischer“ w związku ze zwiększającymi się połowami krabów u wybrzeży niemieckich morza Północnego, postanowiono odpowiednio rozbudować port rybacki w Büsum na półwyspie Norderditmarschen.

Do niedawna połowy krabów prowadzone były w sposób bardzo prymitywny, a mianowicie sieciami koszykowymi, które rybacy zanurzali na płytkich wodach przybrzeżnych, przemierzając swymi stopami mielizny podczas odpływu morza. Obecnie do połowu krabów używa się kutrów motorowych, które poławiają je równie systematycznie, jak ryby. W porcie rybackim Büsum znajduje się obecnie flotylla rybacka, złożona ze 124 kutrów, które wyjeżdżają na połowy krabów przy normalnym stanie wód, a powracają z nich z połowem podczas odpływu morza.

Na niemieckim wybrzeżu morza Północnego w połowach krabów zatrudnionych jest obecnie około 700 kutrów rybackich. W roku 1937 złowiono ogółem 50 milionów kg krabów o wartości 39 milionów RM., z czego 4 miliony kg przerobiono w przemyśle konserwowym.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Handel importowy towarów kolonialnych przeżywa ostatnio pewne trudności, wynikające z restrykcyj, stosowanych przy przydziale dewiz za importowane towary. Restrykcje te obejmują głównie te artykuły importowane, które mogą być wymienione przez produkty krajowe np. owoce.

Wytworzona sytuacja pociągnęła za sobą automatyczną zwyżkę cen na cały szereg artykułów, znajdujących się w dyspozycji importerów, bądź hurtowników branży kolonialno-spożywczej. Zwyżka cen na niektóre artykuły dochodzi nawet do 30 proc.

W związku z istniejącą sytuacją należy podkreślić, że szereg firm importowych posiadając zezwolenia przywozowe, w celu uskutecznienia przekazu dewiz, składało do banków odnośne kwoty z równoczesnym doręczaniem wniosków do Komisji Dewizowej. — Mając pewność, że procedurze stało się zadość importerzy w wielu wypadkach ocllili swoje towary. Na skutek odmowy Komisji Dewizowej wynikły z tego powodu kłopoty, które dotknęły zarówno kupców, jak i nieprzygotowane na to banki. Wypadki te uwypuklają niedostateczną koordynację współpracy odnośnych czynników decydujących w handlu zagranicznym z Komisją Dewizową, przez co uniknięłoby pewnych niespodzianek.

Popyt na wszystkie towary kolonialno-spożywcze oraz na owoce południowe znacznie się zwiększył w stosunku do poprzedniego okresu. Kupcy hurtownicy, nie mając pewności co do rychłej zmiany obecnie wytworzonej sytuacji, starają się o ile możności zakupywać więcej towarów zagranicznych, niż w analogicznych okresach lat ubiegłych.

Kawa surowa: Dowozy kawy nadal słabe. Nie pokrywają one bieżącego zapotrzebowania rynku. Tendencja na wszystkie gatunki kawy mocna. Ceny zwyżkowały o 19 do 25 groszy na kg, zależnie od gatunku i pochodzenia kawy. O zniżce cen nie ma na razie mowy. Przeciwnie wskutek wytworzonej sytuacji należy spodziewać się raczej dalszej zwyżki cen.

Obecnie ceny kształtują się następująco za 1 kg: Rio 7 zł 3,35 — 3,45, Santos super zł 3.95 — 4,10, Santos extra prima zł 4,10 — 4,20, Capitania zł 3,60 — 3,70, Tanganika zł 4,55 — 4.70, Guatemala zł 5.00 — 5,20.

Herbata: Zapotrzebowanie na wszystkie gatunki herbaty większe od dowozów. Ceny mają tendencję zwyżkową i kształtują się następująco: Cejlon pospolity zł 12,80 — 13,00, Cejlon średni od zł 13,20 — 14,50, Cejlon specjalny zł 15,00 — 16.00, Sumatra zł 13,50—14.00, Darjeeling zł 15,50 — 18,00.

Korzenie: Tendencja na pieprz w dalszym ciągu mocna. Zainteresowanie innymi gatunkami korzeni średnie. Ceny kształtują się jak następuje: pieprz czarny zł 3.35 — 3.45, pieprz biały zł 3,95 — 4,05, piment zł 6.25 — 6,40, cynamon Lignea zł 5.30 — 5.40, cynamon Cassia Vera zł 6,25 — 6.35.

Owoce suszone: Na sułtanki i figi tendencja mocna. Ceny zwyżkowały o 5 — 10 groszy na kg w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego. Na inne artykuły zapotrzebowanie średnie. Ceny utrzymują się na poprzednim poziomie.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 6 listopada br. nadszedł do Gdyni s/s „Vikingland" z transportem 5.693 skrzyń grapefruitów palestyńskich, 2.611 skrzynek sułtanek i rodzynek z Candii i 25 worków orzechów łuszczonych z Istambułu.

s/s „Perseus" przywiózł do Gdyni dnia 7 listopada br. ładunek 4.609 kg herbaty oraz 17.500 kg pieprzu.

Dnia 9 listopada s/s „Chorzów" przybył do portu gdyńskiego z transportem 2.214 kg herbaty i 10.248 kg pieprzu.

s/s „Valencia", który nadszedł do Gdyni dnia 10 listopada przywiózł transport 6.080 skrzyń cytryn włoskich „Prima Fiore" oraz następujące partie owoców suszonych: 2.400 kg orzechów z Messyny, 2.360 kg orzechów z Livorno, 6.000 kg orzechów łuszczonych z Neapolu, 15.000 kg migdałów z Catanii, 3.500 kg migdałów z Palermo, oraz dla importerów gdańskich: 10.000 kg orzechów z Messyny, 10.500 kg z Neapolu, 2.000 kg z Oporto, 1.700 kg migdałów z Oporto i 1.000 kg z Catanii.

Dnia 11 listopada br. s/s „Wiborg" wyładował w Gyni 14.800 kg bananów.

Następny transport bananów spodziewany jest dnia 18 listopada w ilości ca 65.000 kg na s/s „Wiborg".

s/s „Vasaland" ma nadejść do Gdyni dnia 19 listopada z transportem 12.330 worków i skrzyń fig i sułtanek z Izmiru, 8.822 worków koryntek i fig z Calamaty, 1.428 worków sułtanek z Candii oraz 31 worków orzechów łuszczonych z Istambułu.

Dnia 20 listopada nadejdzie do Gdyni s/s „Hariet“, który przywiezie ca 10.000 skrzyń cytryn włoskich „Prima Fiore“ oraz ładunek orzechów laskowych, migdałów, rodzynek i fig.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 1 do 14 listopada urządziły Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. 2 przetargi, których przebieg przedstawia się następująco:

Dnia 8 listopada wystawiono:

230 beczek jabłek świeżych włoskich — sprzedano: 230 beczek w cenie 1,65 zł 1 kg

220 skrzynek daktyli — sprzedano: 220 skrz. w cenie 17—17,55 zł skrzynka

2.000 klatek winogron holenderskich — sprzedano 2.000 kl. w cenie 10.25—11,10 zł kl.

Dnia 10 listopada wystawiono 1.250 klatek winogron holenderskich, które w całości zostały sprzedane w cenie 10,50—11,35 zł 1 klatka.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o. zapowiedziane w tym okresie aukcje odwołały.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

W związku z kończącym się obecnie sezonem pomarańcz z Mosambique, których brak odczuwa się na rynku, cena tych pomarańcz zwyżkowała do zł 2,50 za 1 kg. Zapotrzebowanie na rynku duże, nie ma pokrycia.

Pokazały się obecnie na rynku pierwsze pomarańcze palestyńskie, tak zwane „Klementynki“, których cena kształtuje się ca 1,50 zł za 1 kg.

Cytryny włoskie „Prima Fiore“ notowane są w hurcie ca zł 80,— para.

Kończą się już winogrona. Nieznaczne ilości winogron bułgarskich i holenderskich, jakie znajdują się jeszcze na rynku, sprzedawane są pierwsze ca 1,60 zł za 1 kg, drugie ca 12.— zł za 1 klatkę.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W dniu 10 listopada br. zanotowano w magazynach portowych portu gdyńskiego następujące zapasy owoców południowych: 1.757 skrzyń pomarańcz, 2.250 skrzyń mandarynek, 1.215 skrzyń cytryn i 4.892 skrzyń grapefruitów.

W stosunku do zapasów, zanotowanych w dniu 30 października br. zapas pomarańcz zmniejszył się o ca 60%, cytryn o ca 60%, natomiast zapas grapefruitów wzrósł o ca 200%. Po raz pierwszy zanotowano ostatnio zapasy mandarynek, które zostały dowiezione z tegorocznych zbiorów.

Kronika zagraniczna

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ ORAZ HERBATĄ.

W pierwszych trzech miesiącach b. sezonu kawowego nadeszło 2.111.000 worków kaw niebieskich w porównaniu do 2.102.000 worków w ubiegłym roku, a zapowiedziane zbiory na cały sezon mają dać 10.036.000 worków. Dostawy światowe kawy ogólnie w okresie lipiec—wrzesień br. są o 21% wyższe aniżeli w ub. roku, t. zn., że wynoszą 6.448.913 worków, z czego 3.307.913 worków szło do Stanów Zjednoczonych.

Po pewnym spadku cen na Santosy i Riosy, tendencja jest znowu w ostatnich dniach mocniejsza. Wpłynęło na to niewątpliwie odprężenie polityczne w Europie, które udzieliło się również uspokojeniu rynków towarowych zamorskich. Zwyżkowanie cen na kawy niebieskie spowodowało także pewną zwyżkę w kawach brazylijskich.

Brazylia:

Dobre kawy znacznie zwyżkowały, ponieważ zebrano ich mało. Nowe zbiory uważane są za średnie. Ceny na kawy były niższe w czasach niepewności dwa miesiące wstecz, lecz zaraz po porozumieniu się mocarstw w Monachium ceny te zwyżkowały. Szacowano zbiory na sezon 1938/39 na 25.000.000 worków, lecz okazuje się obecnie, że wynosić będą tylko 18.500.000 worków. W pierwszej połowie września zniszczono 177.000 worków tak, że do tej daty ogółem zniszczono 63.180.000 worków. Z powodu choroby kawowej Broca oraz niekorzystnych deszczów, kawa nie odpowiada pod względem jakości tej z ubiegłego roku. Brazylia dostarczyła w pierwszych trzech miesiącach 4.244.284 worków, t. zn. o 50% więcej, aniżeli w ubiegłym roku za ten sam okres. Zarazem dostawa kaw niebieskich zmniejszyła się o ca 11%.

Colombia:

Ceny kolumbijskich kaw stale zwyżkują z powodu spóźnionych zbiorów i połączonym z tym brakiem zapasów. Z kwotacji wynika wielka różnica cen, ca $ 2,— na 50 kg. Większe wysyłki nastąpią dopiero na początku r. 1939.

Costa Rica:

Ze zbiorów 1937/38 — 25.000 do 35.000 worków kawy niesprzedanych leży w magazynach londyńskich.

Guatemala:

Obecne zbiory wynoszą około 660.000 worków. Prace przy zbieraniu są o miesiąc opóźnione, ale jakość ma być lepsza. Mówi się, że już połowa zbiorów sprzedana.

Venezuela:

Obecne zbiory będą prawdopodobnie o 50 do 60% mniejsze aniżeli w ubiegłym roku, t. zn. oblicza się je na ca 475.000 worków po 60 kg. Zmniejszenie ilości zbiorów spowodowane jest przez zbyt obfite deszcze. Nowe zbiory, choć małe, będą wielkoziarniste.

Cuba:

Zbiory 1938/39 wynoszą 511.000 worków. t. zn. że są o 6% mniejsze.

Notowania nowojorskie w centach U. S. A.

Brazylia	25 paźdz.	4 paźdz
Santos 4 C&F	7,10—7,40	7,10—7,50
Rio 7/8 C&F	4.60	4,75
Jawa Robusta Washed C&F	6,25	6,25
Maracaibo Trujillo	7,25	7,00—7,25
Maracaibo Cucuta Washed	13.—	12.25
La Guayra Caracas Washed	11,75—12,5	11,00—11.75
Colombia		
Bogota Good Washed	13,75	11,5
Manizales Excelso	14.—	11,75—11,7/8
Medellin Excelso	14,5	12,25
Guatemala Good Washed	10.75—11.—	9.75
San Salvador Washed firsts	12,75	11,5
Mexico		
Cordoba Washed	12,5	10,75
Coatepec	13.5	11,75

A. Wiatrak.

STANDARYZACJA SKRZYNEK DO OWOCÓW CYTRUSOWYCH W PALESTYNIE.

Stosownie do rozporządzenia palestyńskiego ogłoszonego w Palestine Gazette nr 813 z dn. 8 września 1938 r. określono rozmiary przeznaczonych do pakowania owcców cytrusowych w sposób następujący:

dla pomarańcz:

	ilość owoców w skrzyni
dług. 74 cm szer. 37 cm wys. 30 cm	120 150 180 210 240 266 294
dług. 74 cm szer. 37 cm wys. 31 cm	150
dług. 72 cm szer. 36 cm wys. 30 cm	150 180 210 240 240 266 294
dług. 68 cm szer. 34 cm wys. 29 lub 28	180 210 240 268 294

Pomarańcze „Valencia“ powinny być z reguły w skrzyniach o rozmiarach 68 cm × 34 cm × 29 lub 28 cm.

dla grapefruits:

	ilość owoców w skrzyni
dług. 74 cm szer. 37 cm wys. 30 cm	64 80 96
dług. 74 cm szer. 33 cm wys. 29,5 cm	112
dług. 68 cm szer. 34 cm wys. 29 cm	80 96
dług. 56 cm szer. 33 cm wys. 29 cm	112

GRECJA PRZED SEZONEM OWOCÓW CYTRUSOWYCH.

Jak się dowiadujemy, tegoroczne zbiory pomarańcz, mandarynek i cytryn zapowiadają się bardzo dobrze, zwłaszcza na Peloponezie i Krecie. W związku z dobrymi zbiorami sfery zainteresowane liczą się ze wzrostem eksportu. W roku 1937 eksportowała Grecja 14.335 ton owoców cytrusowych, wartości 162 miliony drahm, zaś w roku 1936 — 10.218 ton, wartości 105 milionów drahm. Najpoważniejszym odbiorcą owoców cytrusowych greckich są Niemcy. Polska importowała z Grecji w roku 1937 — 120.000 kg mandarynek.

PLANTACJE BANANÓW W KONGO BELGIJSKIM.

Pomimo, że banan jest dla Konga Belgijskiego rośliną miejscową, liczącą tam 23 różne odmiany, jednak owoce jego nie nadawały się do eksportu. Dopiero w ostatnich latach założono plantacje bananów, sprowadzonych z Kamerunu, w ilości 40.000 wyborowych sadzonek i w 1935 r. wywieziono po raz pierwszy 83 tony owoców, a w 1936 r. już 713 ton. Obecnie Rząd Belgijski zorganizował w Kongo służbę kontroli, czuwającą nad utrzymaniem sztandardowych gatunków banana i wyznaczającą dla każdego plantatora kontyngenty wywozowe zapobiegając w ten sposób powstaniu monopolu na plantacje i wywóz. — Przewóz bananów odbywa się przez porty Matadi i Roma za pomocą specjalnie urządzonych statków. należących do Belgijskiego Towarzystwa Żeglugowego.

TOWARY KOLONIALNE, NIEMCY A KAMERUN.

Wymiana towarowa między Rzeszą Niemiecką, a jej dawniejszą kolonią Kamerun w Afryce, wykazuje poważne zwiększenie odbioru surowców kolonialnych przez Niemcy w ostatnich latach.

Wynika to ze sprawozdania Rządu Brytyjskiego. sprawującego mandat nad Kamerunem w świetle odnośnych cyfr porównawczych. I tak w roku 1937 w imporcie towarów przez porty kameruńskie: Victoria i Tiko. wynoszącym ogółem Ł 328,270 (w 1936 r. — Ł 242,588) udział Niemiec wynosił 47.6 proc., podczas gdy Anglii tylko 11,9 proc. W eksporcie przez te porty wynoszącym w 1937 r. — Ł 526.554 (w 1936 r. — Ł 443.459). na Niemcy przypadało 79.7 proc., a na Anglię 6,4 proc.

Zestawienie powyższe świadczy o tym. że Rzesza Niemiecka w znacznie większej mierze eksploatuje swą dawniejszą posiadłość afrykańską. aniżeli Anglia. jako jej obecny mandatariusz.